

## PARECER N.º 77/AMT/2025

[versão não confidencial]

### ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO .....	2
II – ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS .....	3
II. I. - Enquadramento Normativo .....	6
II. II. – Caracterização e Diagnóstico .....	8
III. - TARIFÁRIOS DA REGIÃO DE COIMBRA .....	11
III. I. - TARIFÁRIO INTERMODAL DA REGIÃO DE COIMBRA .....	11
III. I. I. - Estimativa da insuficiência tarifária .....	20
III. I. II. - Modelo de Financiamento aos Operadores .....	23
III. I. III. - Impacto nos contratos dos Operadores .....	24
III. II. - MODELO TARIFÁRIO DE OFERTA DE TÍTULOS DE TRANSPORTE COM A DURAÇÃO DE 1 DIA, DE 3 DIAS E DE 7 DIAS .....	25
IV. - FIXAÇÃO DE NOVA TARIFA PARA PASSE MENSAL COM ORIGEM E OU DESTINO NO MUNICÍPIO DE COIMBRA .....	28
V. - ANÁLISE E COMPLIANCE FACE AOS INSTRUMENTOS LEGAIS APLICÁVEIS .....	31
V. I. - Autoridade de Transportes (AT) .....	31
V. II. – Compensações .....	34
V. III. – Modelos - Projeto de Tarifário Intermodal da Região de Coimbra” e “Oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias” .....	39
V. IV. – Modelo - Passe com origem e destino dentro do Concelho de Coimbra e para residentes neste concelho .....	43
VII. - DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES .....	46
VI. – CONCLUSÕES .....	51
Índice de Figuras .....	54

## I – INTRODUÇÃO

1. Foram solicitados à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) em 20 de junho de 2025, a emissão de pareceres quanto:
  - Ao **“Projeto de Tarifário Intermodal da Região de Coimbra”** proposto pela Agência para a Gestão do Sistema Tarifário da Região de Coimbra, EIM. (AGIT)<sup>1</sup> e à possibilidade de **“Oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias”**, apresentados pela Câmara Municipal de Coimbra (Município);
  - À **“Fixação de nova tarifa (passe mensal com origem ou destino no Município de Coimbra) - Contratos de Concessão de Transporte de Passageiros por modo Rodoviário da Região de Coimbra: Lotes 1,2 e 3.”**, solicitado pela Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra (CIM).
2. Ambos os pedidos, para efeitos do disposto nos artigos 5.º e 7.º do Regulamento 430/2019, de 16 de maio (Regulamento 430/2019)<sup>2</sup> na sua redação atual, surgem na sequência, respetivamente, o primeiro da aprovação em reunião ordinária do Conselho Intermunicipal da CIM de 21 de março de 2025 e o segundo da aprovação em reunião ordinária do Conselho Intermunicipal em 23 de junho de 2025.
3. A análise da AMT tem por base as respetivas atribuições <sup>3 4</sup>, entre outras, nos termos das alíneas a), f), j), k) e m) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de

---

<sup>1</sup> <https://www.cm-coimbra.pt/wp-content/uploads/2025/03/ATA-1a-Extra-2024.pdf>

<sup>2</sup> Alterado pelo Regulamento n.º 271/2023, de 23 de março.

<sup>3</sup> A AMT tem como atribuições, entre outras, nos termos das alíneas a), f), k) e m) do n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (Estatutos da AMT): 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; Emitir parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público; Definir os requisitos gerais base para a caracterização das situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público, e a contratualização de serviços de transporte público de passageiros; Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.

<sup>4</sup> Nos termos da alínea a) do n.º 2, alíneas b), c) e d) do n.º 3 e alínea a) do n.º 5, todos do artigo 34.º do mesmo diploma, a AMT possui os poderes de regulação, supervisão, regulamentação, fiscalização e sancionatórios, tais como: Definir as regras gerais e os princípios aplicáveis à política tarifária dos transportes públicos e infraestruturas rodoviárias, ferroviárias e portuárias; Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos a sua jurisdição; Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral; Proceder ao controlo sistémico dos fatores de formação de preços; Fiscalizar e auditar a aplicação de leis e regulamentos e demais normas aplicáveis às atividades sujeitas à sua jurisdição

maio (Estatutos da AMT), designadamente “*Emitir parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público*”.

4. Segundo o n.º 9 do artigo 7.º do Regulamento 430/2019 “*as autoridades de transportes (AT) comunicam à AMT os instrumentos legais, regulamentares, contratuais e administrativos que disciplinam regras de âmbito tarifário, para efeitos de exercício das competências de regulação e supervisão, nos termos dos Estatutos da AMT, incluindo emissão de parecer, tendo em conta as obrigações de informação e reporte estabelecidas ao abrigo do presente regulamento*”.
5. De acordo com n.º 1 e 2 do artigo 5.º do mesmo Regulamento, “*a exploração do serviço público de transporte de passageiros é realizada através de contratos de serviço público ou de exploração direta por AT, devendo as tarifas, no primeiro caso, ser fixadas para o período de vigência contratual e, no segundo caso, para o período de tempo adequadamente determinado pelas AT, sem prejuízo da atualização tarifária*”, sendo que “*A fixação de tarifas é sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo do presente regulamento, e dos princípios gerais mencionados no artigo anterior*”, o qual será objeto de análise nos capítulos seguintes.

## **II – ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS.**

6. Em abril de 2016, a CIM assumiu-se como AT relativamente ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal<sup>5</sup>.
7. Em 2019 foi celebrado um protocolo<sup>6</sup> entre o Município e a CIM para definição de um sistema tarifário para a Região, de forma a garantir o acesso dos cidadãos à mobilidade, de forma a criar condições para a transferência modal do transporte individual para o transporte público coletivo de passageiros, potenciando a capacidade de atração do transporte público e da transferência modal.
8. Em 2022, por despacho dos Secretários de Estado da Descentralização e da Administração Local, da Mobilidade e, das Infraestruturas, foi constituído um grupo de

---

<sup>5</sup> [confidencial]

<sup>6</sup> <https://www.cim-regiaoodecoimbra.pt/agencia-para-a-gestao-do-sistema-intermodal-da-regiao-de-coimbra-formalizada-hoje/>

trabalho designado “*Grupo de Trabalho para a Criação da Entidade de Gestão do Sistema Intermodal da Região de Coimbra*”<sup>7</sup>, com o objetivo de avaliar as condições em que devia ser constituída a entidade responsável pela gestão do sistema intermodal.

9. Em setembro de 2024, a CIM e o Município constituíram uma empresa AGIT<sup>8</sup>, sendo ambos titulares<sup>9</sup>. A AGIT incorpora a gestão do sistema integrado de bilhética.<sup>10</sup>
10. Para a emissão do parecer competente foram remetidos os seguintes documentos, existindo as seguintes interações:
  - Quanto ao “**Projeto de Tarifário Intermodal da Região de Coimbra**” e à criação de “**Oferta de títulos de transporte com a duração de 1 dia, 3 dias e 7 dias**”:

[confidencial]

- Quanto à **fixação de nova tarifa** (passe com origem ou destino no Município):

[confidencial]

11. Os documentos remetidos e as múltiplas interações consideram-se suficientes para análise do cumprimento das disposições legais e regulamentares e o enquadramento legal, nomeadamente da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - RJSPTP), Estatutos da AMT, Regulamento 430/2019, Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro (Portaria n.º 298/2018), e normativos europeus, na Regulamento (CE) n.º 1370/2007, bem como princípios de sustentabilidade, eficiência e equidade na prestação do serviço público de transportes.
12. Importa por fim referir que a AMT emitiu, nos termos do artigo 34.º dos seus Estatutos, pareceres, no sentido favorável, quanto:

Parecer	Data
---------	------

<sup>7</sup> <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/2499-2022-179670976>

<sup>8</sup> <https://www.cim-regiaodecoimbra.pt/agencia-para-a-gestao-do-sistema-intermodal-da-regiao-de-coimbra-formalizada-hoje/>

<sup>9</sup> Ata aprovada na Reunião da Câmara Municipal de 22/04/2025 e publicitada através do Edital n.º 93/2025, nos termos do artigo 56.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

<sup>10</sup> Competirá à AGIT garantir a coordenação da rede integrada de venda de títulos de transporte, e garantir a repartição de receita desses títulos por todos os operadores da região, bem como, a disponibilização de um sistema de informação integrada aos passageiros.

<b>47/AMT/2021</b>	Às peças do concurso público para a Concessão da Rede de Transporte Rodoviário de Passageiros na Região de Coimbra	23 de abril de 2021
<b>20/AMT/2022</b>	Ao parecer sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros em alternativa ao Ramal da Lousã entre Serpins e Coimbra	17 de fevereiro de 2022
<b>30/AMT/2023</b>	Parecer Prévio Vinculativo sobre o “Procedimento por concurso Público para a prestação de serviços por lotes de transporte rodoviário de passageiros (Serviços Alternativos ao Ramal da Lousã entre Serpins e Coimbra B) – Metro do Mondego	22 de junho de 2023
<b>54/AMT/2023</b>	Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças do procedimento de seleção de operador para o serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário	2 de agosto de 2023
<b>70/AMT/2023</b>	Parecer do SMTUC) sobre as “Condições e Financiamento do Serviço Público de Transporte de Passageiros Prestados pelo SMTUC” <sup>11</sup>	23 de agosto de 2023
<b>103/AMT/2023</b>	Parecer Prévio Vinculativo sobre a minuta do “Acordo de regulação dos termos e condições relativos à exploração dos serviços inerentes às linhas de transporte público de passageiros previstas na autorização provisória e de atribuição de compensação por obrigações de serviço público ao operador – [confidencial]	16 de novembro de 2023
<b>104/AMT/2023</b>	Parecer Prévio Vinculativo sobre a minuta do “Acordo de regulação dos termos e condições relativos à exploração dos serviços inerentes às linhas de transporte público de passageiros previstas na autorização provisória e de atribuição de compensação por obrigações de serviço público ao operador – [confidencial]	16 de novembro de 2023
<b>52/AMT/2024</b>	Parecer Prévio Operação de Concentração [confidencial]/ CIM Região de Coimbra	10 de setembro de 2024
<b>82/AMT/2024</b>	Parecer Prévio Vinculativo sobre a Minuta do Contrato de Serviço Público do Sistema de Mobilidade do Mondego	22 de novembro de 2024

13. O objeto do parecer apresentado pelo Município e pela CIM, comprehende:

<sup>11</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%BAncias/pareceres/parecer-n%C2%BA-702023-parecer-pr%C3%A9vio-vinculativo-sobre-a-delibera%C3%A7%C3%A3o-enquadradora-das-condi%C3%A7%C3%A7%C3%BAes-da-presta%C3%A7%C3%A7%C3%A3o-e-financiamento-do-servi%C3%A7o-p%C3%BAblico-de-transporte-de-passageiros-prestado-pelos-servi%C3%A7os-municipalizados-de-transportes-urbanos-de-coimb/>

- **O tarifário intermodal** a implementar na rede de transporte público da Região de Coimbra, abrangendo os operadores de transporte público geridos pela CIM, os SMTUC, a Metro Mondego e a CP;
  - Modelo tarifário proposto com a criação de **oferta de títulos de transporte com a duração de 1 dia, de 3 dias e de 7 dias**;
  - Criação de **título para percursos com origem e destino no município de Coimbra**.
14. O tarifário intermodal e a criação de oferta de títulos de transporte com a duração de 1 dia, de 3 dias e de 7 dias fazem parte dum mesmo pedido, correspondente ao Município, sendo que a sua análise será realizada conjuntamente. O tarifário para percursos com origem e destino no Município, correspondente ao pedido de parecer da CIM, terá análise de *compliance* separada.
15. Considera-se vantajosa a análise conjunta na elaboração de um único parecer, porquanto a nova tarifa (títulos de transporte com a duração de 1 dia, de 3 dias e de 7 dias) integra o tarifário Intermodal da CIM, perante repercussões na procura, na receita, nas compensações e eventualmente nos contratos para com os operadores de transporte de serviço público.
16. A tarifa com a duração de 1 dia, de 3 dias e de 7 dias que integra o modelo intermodal, de acordo com a CIM, “será *implementado logo que estejam reunidas todas as condições técnicas e jurídicas para a implementação do tarifário Intermodal da Região de Coimbra*.”
17. Resulta assim que com estas medidas pretendem a CIM, a AGIT e o Município, contribuir para a uma maior utilização do transporte público, tendo como objetivo reduzir as externalidades negativas associadas à emissão de gases com efeito de estufa, poluição atmosférica, ruído e consumo energético, bem como promover a coesão territorial no território da Região de Coimbra.

## II. I. - Enquadramento Normativo

18. A alteração a tarifários deve estar sustentada nos instrumentos nacionais, nomeadamente no RJSPTP, Estatutos da AMT, Regulamento 430/2019, Portaria n.º 298/2018, e normativos europeus, no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, bem como

princípios de sustentabilidade, eficiência e equidade na prestação do serviço público de transportes.

19. O RJSPTP estabelece, no seu artigo 4.º, as atribuições e competências das AT, nomeadamente:
  - No seu n.º 1, constituindo como suas atribuições “*a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros (...)*” e,
  - No n.º 2 confere-lhes competências, entre outras, de “*Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a estes dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela AT*” [alínea e]) e “*Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros*” [alínea f]).
20. O Regulamento n.º 430/2019, “*define as regras aplicáveis à estruturação tarifária dos serviços públicos de transporte de passageiros e à obrigação de reporte de informação*”, designadamente:
  - Artigo 4.º: Determina os princípios orientadores da política tarifária, designadamente a acessibilidade, simplicidade, eficiência, transparência e promoção da transferência modal.
  - Artigo 5.º, n.º 2: Impõe que a fixação de tarifas seja suportada por estudo técnico que demonstre o cumprimento dos princípios legais e regulamentares;
  - Artigo 7.º, n.º 9. “*as AT “comunicam à AMT os instrumentos legais, regulamentares, contratuais e administrativos que disciplinam regras de âmbito tarifário, para efeitos de exercício das competências de regulação e supervisão, nos termos dos Estatutos da AMT, incluindo emissão de parecer, tendo em conta as obrigações de informação e reporte estabelecidas ao abrigo do presente regulamento”.*

21. O Regulamento (CE) n.º 1370/2001<sup>12</sup> “estabelece as regras sobre a prestação de serviços públicos de transporte de passageiros por caminho-de-ferro e estrada, com impacto direto na estrutura tarifária e compensações públicas”, ou seja:
  - Artigo 3.º: Obriga à existência de contratos de serviço público que, entre outros parâmetros, estabeleçam as regras tarifárias aplicáveis e as compensações como contrapartida pela execução de Obrigações de Serviço Público (OSP);
  - Artigo 7.º: Impõe obrigações de transparência e publicidade, incluindo a comunicação dos contratos e instrumentos relevantes às entidades competentes, nomeadamente os reguladores nacionais.
22. Concomitantemente afiguram-se ainda aplicáveis os princípios de política pública de mobilidade sustentável<sup>13</sup>, no âmbito das transições ambiental, energética e digital.
23. Este quadro normativo exige, por parte da AMT, uma análise centrada no cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, nomeadamente quanto à transparência na fixação tarifária, adequação dos instrumentos à política pública de mobilidade e promoção de uma oferta intermodal coerente com os objetivos de sustentabilidade ambiental e de coesão territorial.
24. Em suma, cabe verificar se a CIM e os seus Municípios integrantes, perante e intenção de alterar os padrões de mobilidade da população, tendo como objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social, cumprem com os normativos aplicáveis, anteriormente descritos.

## II. II. – Caracterização e Diagnóstico

### Estrutura do Território:

25. A delimitação territorial para as NUTS III da CIM, segunda a última reorganização territorial de 2015 (NUTS 2013), que se desenvolve num território com 4 335,6 km<sup>2</sup>, integra os dezanove Municípios da Região de Coimbra: Arganil, Cantanhede, Coimbra, Condeixa-a-Nova, Figueira da Foz, Góis, Lousã, Mealhada, Mira, Miranda do Corvo,

---

<sup>12</sup> <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/b363bd7c-700b-4360-a9af-82156c6be71a>

<sup>13</sup> [https://amt-autoridade.pt/media/4163/estudo\\_orientacoes\\_phms\\_31-10-2023.pdf](https://amt-autoridade.pt/media/4163/estudo_orientacoes_phms_31-10-2023.pdf)

Montemor-o-Velho, Mortágua, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Penacova, Penela, Soure, Tábua e Vila Nova de Poiares.

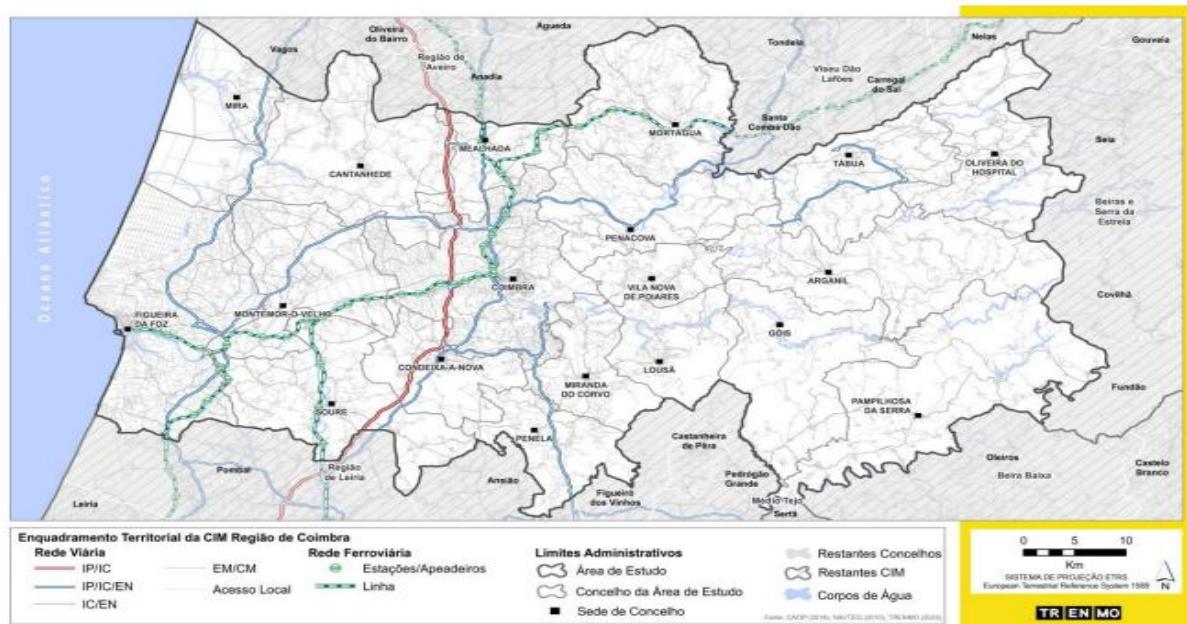


Figura 1 - Enquadramento Geográfico da CIMRC

## 26. Dinâmicas Populacionais:

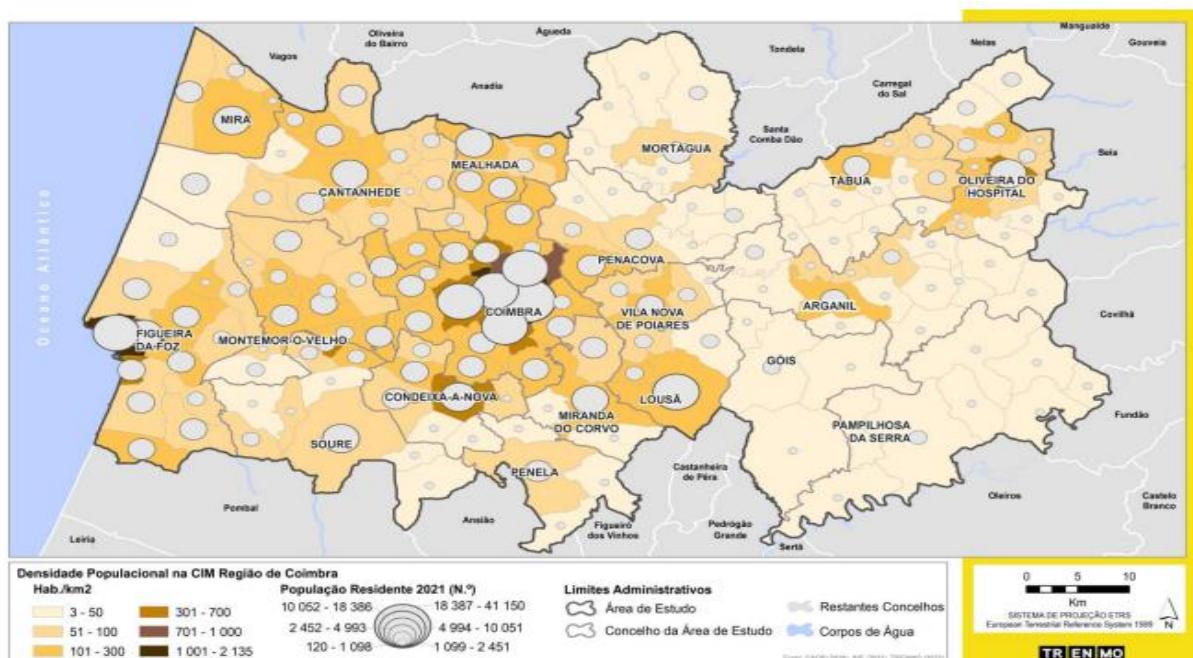


Figura 2 - Densidade Populacional na CIMRC

27. O conjunto dos dezanove Municípios que compõem a CIM perfazem um total de 436 862 habitantes, segundo os Censos de 2021. Apresentando uma densidade populacional média de aproximadamente 100 hab./km<sup>2</sup>. A população em 2021, quando comparada com a de 2011 (456 871 habitantes), evidencia uma tendência de perda da sua população residente.

28. **Caracterização Socioeconómica:**

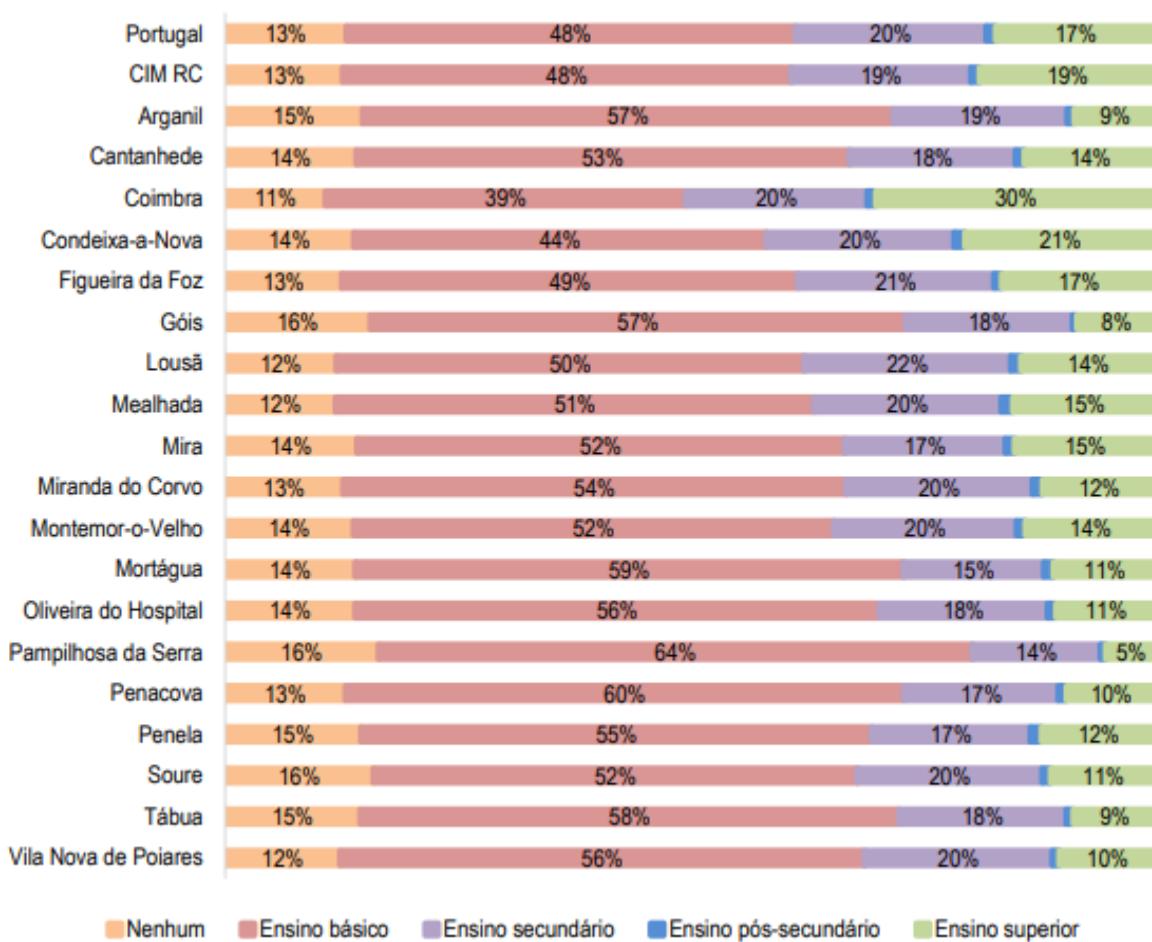


Figura 3 - Nível de Escolaridade da População Residente

29. O índice de envelhecimento da população, que expressa o número de pessoas com mais de 65 anos por cada 100 pessoas menores de 15 anos, confirma esta tendência. Pela análise do gráfico apresentado na Figura 5, verifica-se que índice de envelhecimento aumentou em todos os Municípios no último intervalo censitário, assim como, de forma geral, no país. Como anteriormente, destacam-se os concelhos da

Pampilhosa da Serra e de Góis como tendo o maior número de pessoas idosas em relação ao número de jovens. No período em análise, o índice de envelhecimento aumentou na CIM em média 38 %, sendo que os valores mais elevados são registados nos concelhos de Penacova (73 %) e de Vila Nova de Poiares (72 %), enquanto a média nacional fixou-se em 42 %.

### **III. - TARIFÁRIOS DA REGIÃO DE COIMBRA**

#### **III. I. - TARIFÁRIO INTERMODAL DA REGIÃO DE COIMBRA**

30. O objetivo da implementação de um modelo intermodal é que, com o mesmo título de transporte, seja possível viajar no Sistema de Mobilidade do Mondego, nos SMTUC, nos serviços de transportes concessionados pela CIM e em determinados serviços da CP.
31. O modelo prevê um sistema tarifário único para a rede de transporte público na Região de Coimbra, centrando-se na estimativa dos impactos financeiros de um modelo tarifário intermodal, simplificado, que compreende os operadores de transporte público da CIM, SMTUC, Serviços Alternativos ao Ramal da Lousã (a descontinuar com a entrada em serviço em pleno do novo sistema de mobilidade do mondego) e CP.
32. O modelo tarifário intermodal estabelecido para a Região de Coimbra tem um zonamento do tipo celular e os limites de cada zona correspondem aos limites administrativos dos concelhos que compõem a CIM (vide documento AGIT - Modelo Tarifário).
33. Os títulos de transporte do modelo tarifário intermodal são os seguintes:
  - Bilhete Simples a Bordo (Uma viagem/monomodal)
  - Meio Bilhete a Bordo (crianças de 4 a 12 anos / monomodal)
  - Bilhete Pré-Comprado
  - Bilhete de 1 dia
  - Bilhete de 3 dias
  - Bilhete de 7 dias
  - Passe Mensal
34. O limite temporal de cada título de transporte é o seguinte:

- Bilhete Pré-Comprado
    - Municipal: 90 minutos.
    - Intermunicipal: 120 minutos.
    - Regional: 150 minutos
  - Bilhete de 1 dia
    - 24 horas após a primeira validação.
  - Bilhete de 3 dias
    - 72 horas após a primeira validação
  - Bilhete de 7 dias
    - 168 horas após a primeira validação
  - Passe Mensal
    - Mês de calendário para o qual foi realizado o carregamento.
35. Para análise do cumprimento do disposto no Regulamento 430/2019 nos seus artigos 4.º e 5.º a CIM apresenta um estudo dados de 2022)<sup>14</sup>, de onde se destaca, a caracterização do território e das redes e procura de transporte.

#### **Procura das Redes de Transporte Público:**

- **Rede da CIM.**
  - Passes escolares - estimaram-se [confidencial]passes escolares.
  - Passes não escolares – estimaram-se em [confidencial]passes não escolares.
  - Títulos ocasionais - a rede da CIM totalizou, em 2022, [confidencial]títulos ocasionais.
- **Rede dos SMTUC.**
  - Os SMTUC venderam [confidencial]títulos em 2022. [confidencial]

---

<sup>14</sup> Foram solicitados dados atualizados que a entidade requerente remeteu.

### **Procura na Rede dos Serviços Alternativos ao Ramal Da Lousã:**

- Passes não escolares - Os passes não escolares são compostos por assinaturas normal, jovem, sub23 e família CP. Em 2022 foram vendidos [confidencial] de passes não escolares, sendo [confidencial] % das vendas referentes a assinaturas normal e [confidencial] % das vendas referentes a assinaturas jovem. As restantes assinaturas totalizaram apenas [confidencial] vendas anuais.

- **Títulos Ocasionais**

- Em 2022 foram [confidencial] títulos ocasionais. As deslocações entre os Municípios de Miranda do Corvo e de Coimbra representam 39 % do total de deslocações dos títulos ocasionais, seguindo-se as deslocações entre os Municípios da Lousã e de Coimbra (34 %), enquanto as deslocações dentro dos Municípios representam 16 %.

### **Receita das Redes de Transporte Público:**

- **Rede da CIM.**

- Relativamente aos passes escolares, foi necessário estimar a receita anual de passes escolares em 2022 para o operador [confidencial]. A partir dos dados disponibilizados – número de passes escolares vendidos para cada para origem-destino, entre janeiro e setembro de 2023 – assumiu-se o seguinte:
  - entre janeiro e setembro de 2022, o número de passes escolares vendidos é o mesmo que entre janeiro e setembro de 2023;
  - entre outubro e dezembro de 2022, o número de passes vendidos é o mesmo de março de 2023, o mês com o maior número de passes escolares vendidos;
- 36. Ao número de passes vendidos estimado para 2023, aplica-se o tarifário de 2022 deste operador.

[confidencial]

*Figura 4 - Receita estimada (2022) na Rede da CIMRC por tipo de fonte e por tipo de título*

- **Rede dos SMTUC.**

[confidencial]

*Figura 5 - Receita estimada (2022) da rede dos SMTUC por tipo de fonte e por tipo de título.*

- Salienta-se que este operador disponibiliza um leque de títulos relativamente grande, nomeadamente:
  - Bilhete para 1 dia (normal e famílias numerosas),
  - Passe Bem / Coimbra conVIDA (7 dias),
  - 2/4 deslocações + estacionamento (normal, entidade e acompanhante),
  - Passe Rede Geral + (entidade),
  - Funcionário Municipal,
  - Aposentado Municipal,
  - Apoio Social +,
  - Centro Histórico-Elevador Mercado/Linha Azul
- **Rede dos Serviços Alternativos ao Ramal da Lousã.**
  - A estimativa da receita anual por tipo de fonte, teve em conta as seguintes considerações:
    - para as assinaturas normais, considera-se que [confidencial] % da diferença entre o preço base e o preço de venda ao público é referente ao PART;
    - para as assinaturas jovens, considerou-se que [confidencial] % da diferença entre o preço base e o preço de venda ao público é referente ao PART. Os [confidencial] % de desconto aplicados posteriormente são referentes à CP (outra entidade);
    - para as assinaturas 4\_18 e sub23, considerou-se que a diferença entre o preço base e o preço de venda ao público é referente ao IMT;
  - Qualquer outro desconto que se verifique nos títulos vendidos é considerado como sendo referente à CP (outra entidade).

[confidencial]

*Figura 6 - Receita estimada (2022) na rede de serviços alternativos por tipo de fonte e por tipo de título.*

- **Rede da CP.**

[confidencial]

*Figura 7 - Receita estimada (2022) na rede de serviços CP*

## Modelo de Repartição de Receitas entre Autoridades de Transporte

37. Para o caso concreto do modelo tarifário intermodal, cujas zonas têm a dimensão integral dos Municípios, baseia-se na distância percorrida em cada viagem, por cada passageiro, em cada operador, tendo como pressupostos:

[confidencial]

### Definição do Modelo Matemático de Repartição.

- A repartição é determinada com base em cada carregamento de título de transporte, por meio de uma variável com o nome “Receita Marginal do Carregamento” (doravante designada por RMC). O RMC é repartido pelos operadores à proporção da soma das distâncias das etapas realizadas para cada carregamento, de acordo com a seguinte fórmula: [confidencial]
- Este cálculo será realizado para todos os carregamentos cujo período de validade finde no período de cálculo para repartição da receita. Por hipótese, se a repartição da receita for determinada em cada mês de calendário, devem ser considerados todos os carregamentos onde a validade de utilização termine nesse mês específico.
- A soma dos RMC, de todos os carregamentos de títulos de transporte, determina a receita total por rede. O resultado da partilha deve arredondar a duas casas decimais, existindo eventualmente custos ou proveitos de arredondamento.

## Impacto Financeiro do Tarifário Intermodal

38. O efeito financeiro sobre a receita é estimado com base nos dados atualmente existentes de títulos vendidos e no preço que os mesmos teriam por aplicação do modelo tarifário intermodal.

## Cenário Tarifário Intermodal

39. O tarifário intermodal inclui como títulos de transporte o pré-comprado e o passe mensal e os respetivos preços de venda ao público dependem da origem e destino, isto é, se a origem e o destino forem no mesmo Município, o título de transporte é para um Município, se a origem e destino forem em Municípios contíguos, o título de transporte

é para dois Municípios e se a origem e o destino forem em Municípios não contíguos, o título de transporte é para mais de dois Municípios

	Pré-comprado	Passe Mensal
<b>1 município</b>	1,00 €	30,00 €
<b>2 municípios</b>	2,00 €	35,00 €
<b>+2 municípios</b>	3,00 €	40,00 €

*Figura 8 - Tabela de preços por zonamento e por título de transporte do Tarifário Intermodal*

### **Impacto na Receita das Redes de Transporte Público.**

40. O impacto anual na receita é, nas tabelas seguintes, designado por insuficiência tarifária. A par deste valor, são apresentados também os impactos anuais no preço ao utilizador e na comparticipação do IMT e de outras entidades. O valor anual do impacto é ainda apresentado por tipo de título.
41. A consideração deste tarifário intermodal resultou numa insuficiência tarifária estimada em mais [confidencial] € para a Região de Coimbra, sendo quase metade do impacto ([confidencial] %) referente aos passes escolares, resultando numa redução de igual valor da comparticipação das câmaras municipais (outras entidades) aos passes escolares. Relativamente aos passes, estimou-se que geram [confidencial] % da insuficiência tarifária, enquanto os títulos ocasionais contribuíram em cerca de [confidencial] %.

[confidencial]

*Figura 9 - Impacto anual na Receita estimada para a Região de Coimbra*

- **Rede da CIM.**

- O impacto na receita anual da rede da CIM é estimado em mais [confidencial] €, dos quais [confidencial] % são referentes ao impacto anual nos passes escolares, verificando-se uma redução de igual valor da comparticipação de outras entidades, as câmaras municipais, e de cerca de [confidencial] % da receita proveniente do utilizador.

[confidencial]

*Figura 10 - Impacto na Receita da rede CIMRC*

- **Rede dos SMTUC.**

- O impacto na receita anual da rede SMTUC foi estimado em mais [confidencial] €, verificando-se impacto apenas aos passes [confidencial]

[confidencial]

*Figura 11 - Impacto na Receita da rede SMTUC*

- **Rede dos Serviços Alternativos ao Ramal da Lousã.**

- O impacto na receita anual da rede dos Serviços Alternativos foi estimado em mais [confidencial] €, dos quais [confidencial] % são referentes ao impacto nos passes e [confidencial] % são referentes ao impacto nos títulos ocasionais, verificando-se uma redução da receita vinda do operador em cerca de [confidencial] %.

[confidencial]

*Figura 12 - Impacto na Receita da rede dos Serviços Alternativos*

- **Rede da CP.**

- De acordo com o estudo da AGIT, para o enquadramento da CP no modelo intermodal existirá um impacto ao nível dos bilhetes, assinaturas e Passe Ferroviário Verde.
- Os rendimentos futuros da CP, no que respeita aos títulos intermodais, resultam da aplicação dos tarifários comunicados pela AGIT e da repartição pelos operadores em função dos Km realizados no comboio e previstos fazer no(s) restantes modos de transporte. Para o efeito considerou-se o percurso real atual na CP e os km médios referidos nos pressupostos.
- De referir ainda que da receita e dos rendimentos, do cenário base, não resulta uma receita média por validação, uma vez que, atualmente, não há validação dos títulos monomodais, regionais e dos Urbanos de Coimbra, da CP. Os títulos Regionais e Urbanos de Coimbra, da CP, estão válidos a partir do momento da compra e pelo período de validade do título (viagem simples num determinado dia, comboio ou O/D ou assinatura para determinado mês).

- Com os dados da venda do monomodal da CP, o rácio possível é o da receita média por título, seja assinatura mensal, seja um bilhete / ocasional. Estima-se um impacto anual nos rendimentos da CP [confidencial] € (sem IVA).
42. Em suma e de acordo com a CIM, o impacto anual em cada rede, verificou-se que o impacto na receita da rede da CIM corresponde a cerca de [confidencial] %, enquanto o impacto na receita nas redes dos SMTUC, da CP e dos Serviços Alternativos corresponde a cerca de [confidencial] %, de [confidencial] % e de [confidencial] %, respetivamente.

### Evolução da Procura

43. Em termos nacionais não existem dados consolidados quanto ao crescimento da procura no transporte público, estando mesmos dispersos pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) (focados no transporte metropolitano e no ferroviário) e no IMT (quanto a impactos dos programas governamentais).
44. Quanto ao INE é referido que “*Em 2023, foram transportados por comboio 200,3 milhões de passageiros, valor que representou um aumento de 16,7% (após +42,2% em 2022). Em volume, registaram-se 4,8 mil milhões de passageiros-quilómetro, a que correspondeu um acréscimo de 8,9% (+51,8% em 2022). O transporte de passageiros por metropolitano aumentou 20,7% face a 2022 (após +58,6% em 2022), num total de 263,2 milhões de passageiros. Pelo Metropolitano de Lisboa circularam 165,9 milhões de passageiros, o que significou um acréscimo de 21,3% face ao ano anterior (+63,3% em 2022). O transporte de passageiros no Metro do Porto totalizou 79,2 milhões, com um crescimento de 21,4% (+56,2% em 2022). O Metro Sul do Tejo apresentou um crescimento de 11,9% (+34,3% em 2022), tendo transportado 18,1 milhões de passageiros.*”

45. De acordo com os relatórios do IMT, quanto à implementação do PART – Programa de Apoio à Redução tarifária<sup>15</sup> <sup>16</sup> , entre 2019 a 2023 (ano em que foi substituído pelo Incentiva +TP)<sup>17</sup> este foi o crescimento da procura e oferta:

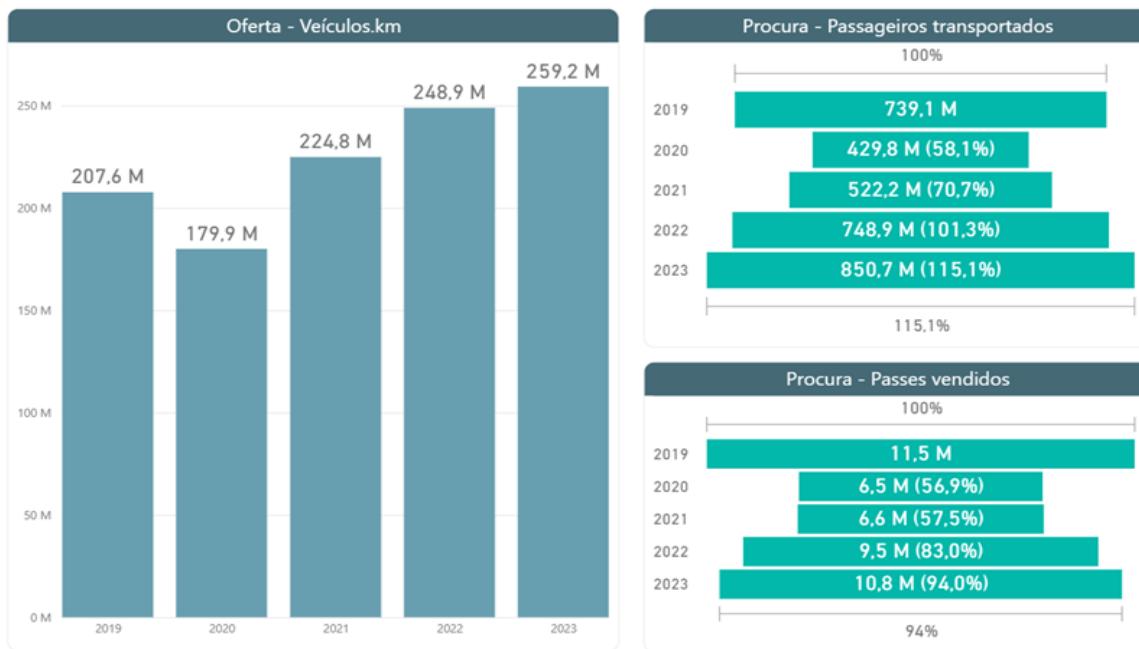


Figura 13 - Crescimento da Oferta e da Procura (Part 2019 a 2023)

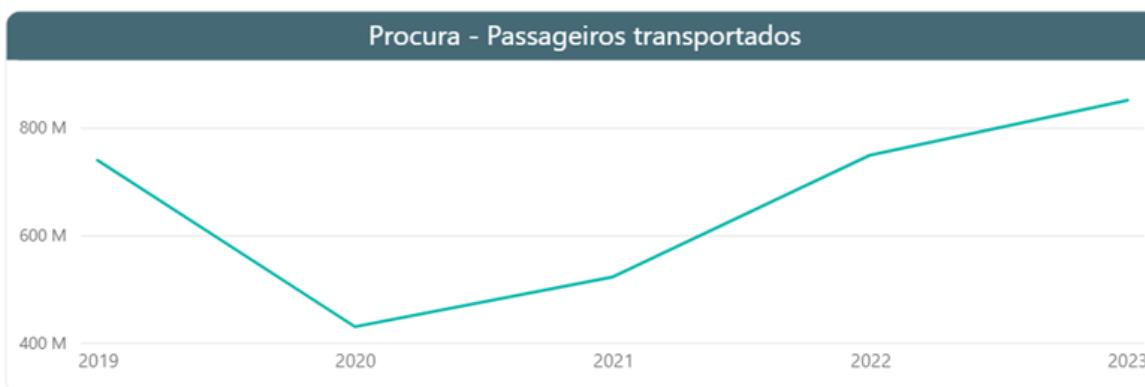


Figura 14 - Part - Dados da Procura - 2019 a 2023

<sup>15</sup> [Avaliação do impacto do Programa de Apoio à Redução Tarifária \(PART\) e do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Públicos \(PROTransP\) - PLANAPP](#)

<sup>16</sup> [4ª Avaliação do impacto do PART | 3ª Avaliação do impacto do PROTransP](#)

<sup>17</sup> [Microsoft Power BI](#)

46. Na Região de Coimbra o crescimento, no mesmo período foi o seguinte:

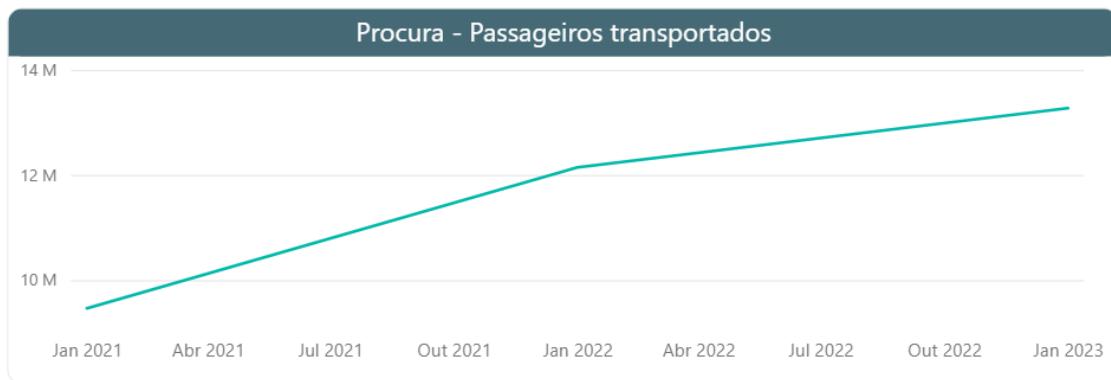


Figura 15 - Part - Dados da Procura - 2019 a 2023

### III. I. I. - Estimativa da insuficiência tarifária

47. A CIM apresenta o estudo sobre a estimativa do impacto tarifário, para 2022, de um modelo tarifário intermodal abrangendo as redes dos operadores de transporte coletivo da CIM para as diferentes redes, dos SMTUC, dos Serviços Alternativos ao Ramal da Lousã e dos CP.

48. Neste esclarece o seguinte:

- “Os Serviços Alternativos ao Ramal da Lousã, cuja gestão era realizada pela CP, tendo esta passado para a Metro Mondego em 2021;
- Por forma a minimizar os impactos nos passageiros, o tarifário dos Serviços Alternativos manteve todos os descontos anteriormente praticados pelos CP;
- A Metro Mondego contrata a operação da rede dos Serviços Alternativos, sendo este serviço pago globalmente ao operador (com um preço por quilómetro subjacente de [confidencial] €/km) e a receita, no montante de [confidencial] € pertence na totalidade à Metro Mondego (valores relativos a 2024 e incluem [confidencial] € de receitas de bilheteira e [confidencial] € relativas a compensações tarifárias)”.

49. **Solicitada a atualização do impacto nas receitas tarifárias para os anos 2023 e 2024**<sup>18</sup>, a CIM baseou-se na premissa de que a variação deste impacto acompanha a variação da procura entre 2022 e 2023 e entre 2023 e 2024, para cada uma das redes, mantendo todos os pressupostos explanados no estudo anterior.

- **Rede CIM**

[confidencial]

*Figura 16 - Insuficiência Tarifária CIMRC*

- **Rede dos SMTUC**

[confidencial]

*Figura 17 - Insuficiência Tarifária Rede dos SMTUC*

- **Rede dos Serviços Alternativos**

[confidencial]

*Figura 18 - Insuficiência Tarifária Rede Serviços Alternativos*

50. A CIM estima ainda “**o impacto financeiro entre 2025 e 2030**, considerando um modelo tarifário intermodal, que abrange as redes da [confidencial]. Mais refere:

- Mantendo-se a premissa de que a variação do impacto financeiro reflete a variação da procura para cada ano até 2030, a metodologia adotada contempla, para cada uma das redes, as seguintes tarefas: i) cálculo da insuficiência tarifária por validação para o ano de 2024; ii) estimativa da procura entre 2025 e 2030; e iii) cálculo da insuficiência tarifária entre 2025 e 2030.
- Para as redes da CIM e dos SMTUC, considera que a variação da procura acompanha a evolução da população residente e da população empregada, considerando um cenário de projeção baixo e um cenário de projeção base, respetivamente.
- Isto é, considera que a evolução da população resulta da média da taxa de crescimento entre 2011 e 2024 e que, em 2030, a relação entre a população

---

<sup>18</sup> Segundo dados posteriormente remetidos.

*empregada e a população residente é igual à média entre os valores de 2011 e 2024.”*

- *A CIM estima “a procura da Metro Mondego num ano de cruzeiro com a globalidade da rede em operação de [confidencial] milhões de passageiros, valor obtido no Estudo de Procura [confidencial].*
- *A evolução estimada dessa procura ao longo dos próximos anos é a que consta no quadro seguinte:*

[confidencial]

*Figura 19 - Estimativa da Procura do Metro Mondego*

- **Rede da CIM**

[confidencial]

*Figura 20 - Insuficiência Tarifária por Validação (2024) CIMRC*

- **Rede dos SMTUC**

[confidencial]

*Figura 21 - Insuficiência Tarifária por Validação (2024) SMTUC*

- **Rede Metrobus**

[confidencial]

*Figura 22 - Insuficiência Tarifária por Validação (2024) Metrobus*

51. Mais acrescenta:

- *Relativamente aos títulos turísticos (1D, 3D e 7D), não existindo histórico que permita aferir a evolução e impacto financeiro, foi efetuado um paralelismo com os títulos turísticos Tour 1 e Tour 3, da Área Metropolitana do Porto. [confidencial]*
- *A receita média dos títulos ocasionais (Rm), no exemplo em causa, será, portanto, dada pela expressão [confidencial].”*

52. Resulta dos dados do INE e IMT que, de 2019 a 2023, o crescimento da procura é de [confidencial] % a nível nacional, sendo que, no caso em particular da Região de Coimbra, o crescimento foi [confidencial] %.
53. Estamos perante crescimentos bastante dispares em todo o território e com a criação da Incentiva +TP, foi alocado mais investimento e foram implementadas mais medidas de redução, sendo expectável a manutenção do crescimento da procura, não sendo possível antecipar em que medida nos vários sistemas e nas várias regiões.<sup>19</sup>
54. As perspetivas de crescimento de crescimento da procura apresentadas julgam-se conservadoras, com exceção do Sistema de Mobilidade de Mondego que são superiores aos restantes, sendo ainda incerto a adesão que o sistema terá. Por outro lado, dada a recente entrada em funcionamento da nova rede intermunicipal, não existem ainda dados consolidados.
55. Face ao exposto, os cenários apresentados poderão servir de base para efeitos de cabimentação da despesa, recomendando-se desde já a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto.

### **III. I. II. - Modelo de Financiamento aos Operadores**

56. De acordo com o reportado:
  - *“os operadores de transporte coletivo que venham a integrar o modelo tarifário intermodal da Região de Coimbra irão ser compensados do défice decorrente de praticarem os preços dos títulos de transporte a disponibilizar aos passageiros. (valores da tabela Fig. 21).*
  - *Essa compensação será calculada com base no produto do diferencial entre o valor médio por validação do tarifário intermodal existente antes da disponibilização dessas tarifas e o valor médio por validação dos passageiros transportados que utilizam o tarifário intermodal, multiplicado pelo número de passageiros transportados com títulos intermodais.”*

---

<sup>19</sup> Por exemplo, na CIM Cávado, o crescimento de 2024 para 2025 foi de 24% ([Cávado Mobilidade transporta mais de 2,4 milhões de passageiros entre janeiro e setembro | Press Minho](#)) Na CIM Oeste rondou os 22% ([Uso de transporte público entre região Oeste e Lisboa aumentou 22% no primeiro semestre - Renascença](#)),

[confidencial]

*Figura 23 - Fórmula de Financiamento aos Operadores*

57. Sublinha a CIM que “*com a formulação apresentada para a compensação a atribuir aos operadores, estes serão mensalmente compensados de um valor que, somado ao valor da respetiva repartição mensal de receita tarifária, corresponde ao montante que iriam auferir caso praticassem o tarifário em vigor em dezembro de 2024, corrigido da TAT determinada pela AMT.*”
58. De acordo com a informação remetida pela CIM, “*a fonte de financiamento é o programa Incentiva+TP. Parte das verbas atribuídas à Região de Coimbra serão alocadas à compensação do défice decorrente de se praticar o modelo tarifário intermodal, cabendo a cada AT, onde se inserem os Municípios, a comparticipação nos termos previstos no programa.*”

### **III.I. III. - Impacto nos contratos dos Operadores**

59. De acordo com a CIM:
  - “*Tendo presente a fórmula estabelecida para o cálculo da compensação a atribuir aos operadores integrados no modelo tarifário intermodal, as receitas tarifárias que as empresas de transporte coletivo irão auferir serão análogas às que teriam caso não disponibilizassem os títulos de transporte intermodais. Como se referiu anteriormente, a compensação corresponde estritamente ao diferencial entre a receita média por passageiro transportado praticando as tarifas intermodais e a receita média por passageiro que o operador teria caso se praticasse o tarifário em vigor em dezembro de 2024, corrigido da TAT correspondente ao período em causa.*
  - *Desta forma, a oferta de títulos intermodais, associada à respetiva compensação a atribuir aos operadores, garante que as relações contratuais entre os operadores e as respetivas autoridades não serão afetadas, nos parâmetros económicos que lhes estão subjacentes, na medida em que a fórmula estabelecida para a determinação da compensação garante a manutenção da receita tarifária de cada uma das empresas.*”
60. A CIM considera que “*não existem impactos concorrenciais*”

- *O documento AGIT Modelo Tarifário estabelece, no primeiro ponto, que todas as empresas de transporte coletivo a operar no território da CIM|RC deverão aceitar o modelo tarifário intermodal estabelecido;*
- *Desta forma, todos os operadores integrados no sistema intermodal da Região de Coimbra praticam o mesmo modelo tarifário intermodal e são compensados do défice decorrente da aplicação deste modelo tarifário;*
- *Está previsto que as redes dos vários operadores funcionem em complementariedade, incluindo na zona urbana do concelho de Coimbra onde a oferta dos diversos operadores é maior.”*
- *No ano de 2024, os SMTUC registaram um total de [confidencial] milhões de passageiros, num aumento de [confidencial] % face ao ano anterior. Do ponto de vista financeiro, a receita bruta proveniente do sistema de bilhética ascendeu a [confidencial] milhões de euros (M€), impulsionada maioritariamente pela comercialização de Passes, que teve um crescimento de [confidencial] %.<sup>20</sup>”.*

### **III.II. - MODELO TARIFÁRIO DE OFERTA DE TÍTULOS DE TRANSPORTE COM A DURAÇÃO DE 1 DIA, DE 3 DIAS E DE 7 DIAS.**

61. No que tange ao modelo tarifário de oferta de títulos de transporte com a duração de 1 dia, de 3 dias e de 7 dias, presente no estudo da AGIT que se replica, são justificados com a" vantagem de facilitar a utilização do sistema de transporte coletivo a pessoas que visitam a região, em trabalho ou lazer, por períodos de permanência relativamente curtos:

- ***Bilhete de 1 dia:** Título intermodal, não personalizado, previamente adquirido em postos de venda autorizados (para carregamento em cartão de suporte sem contacto ou equiparável). Cada bilhete de 1 dia é válido para o número de zonas adquiridas, por um período de 24 horas contadas a partir do momento da primeira validação do título, independente do número de viagens efetuadas ou dos operadores utilizados.*

---

<sup>20</sup> <https://www.coimbra.pt/2025/05/smtuc-assinalam-crescimento-significativo-da-procura-e-melhoria-da-qualidade-do-servico-em-2024/>

- **Bilhete de 3 dias:** Título intermodal, não personalizado, previamente adquirido em postos de venda autorizados (para carregamento em cartão de suporte sem contacto ou equiparável). Cada bilhete de 3 dias é válido para o número de zonas adquiridas, por um período de 72 horas contadas a partir do momento da primeira validação do título, independente do número de viagens efetuadas ou dos operadores utilizados.
  - **Bilhete de 7 dias:** Título intermodal, não personalizado, previamente adquirido em postos de venda autorizados (para carregamento em cartão de suporte sem contacto ou equiparável). Cada bilhete de 7 dias é válido para o número de zonas adquiridas, por um período de 168 horas contadas a partir do momento da primeira validação do título, independente do número de viagens efetuadas ou dos operadores utilizados.”
62. Competirá à AGIT quer a consolidação da informação a reportar a cada uma das entidades que tenham determinado ou acordado a concessão de reduções tarifárias, proveniente dos diversos canais de venda de títulos em operação (e.g. máquinas de venda automática, bilheteiras dos diversos operadores, revendedores), quer o recebimento das respetivas compensações, bem como a distribuição da receita pelos diversos operadores, conforme explicitado no documento de caracterização do modelo de repartição das receitas.
63. As abrangências dos títulos Bilhete Pré-comprado, Bilhete de 1 Dia, Bilhete de 3 Dias, Bilhete de 7 Dias e Passe Mensal (PC, 1D, 3D, 7D e PM) são as seguintes:
- Municipal: válidas para viagens integralmente realizadas dentro de 1 concelho da CIM.
  - Intermunicipal: válidas para viagens que percorrem 2 concelhos contíguos da CIM.
  - Regional: válidas para quaisquer viagens dentro da CIM.

		Tipos de títulos de transporte				
		Bilhete pré-comprado	Bilhete de 1 dia	Bilhete de 3 dias	Bilhete de 7 dias	Passe Mensal
Abrangência	Municipal (1 concelho da CIM RC)	1,00 €	5,00 €	10,00 €	15,00 €	30,00 €
	Intermunicipal (2 concelhos contíguos da CIM RC)	2,00 €	7,50 €	15,00 €	22,50 €	35,00 €
	Regional (dentro da CIM RC)	3,00 €	15,00 €	20,00 €	30,00 €	40,00 €

Figura 24 - Preço dos Títulos de Transporte a Disponibilizar

64. A CIM refere o **estudo demonstrativo** do impacto financeiro desta alteração na oferta, no qual teve em linha de conta as seguintes considerações:
- “Os utilizadores dos títulos de transporte diário ou de vários dias são passageiros que, caso estes títulos não existissem iriam recorrer a títulos ocasionais;
  - A avaliação de impacto marginal na receita por passageiros decorrente da oferta destes títulos na região de Coimbra seria análoga à verificada na região do Porto. E para o efeito foi pedida informação à Transportes Metropolitanos do Porto, EMT, S.A. informação sobre os valores médios de receita por validação dos títulos Tour 1 e Tour 3, relativamente ao ano de 2024, bem como o peso das validações destes no conjunto dos títulos ocasionais.”
  - Em resultado do referido estudo, a CIM explicitou, que por avaliação do exemplo do Porto, o impacto da disponibilização dos novos títulos corresponde a [confidencial]% na **receita média dos títulos ocasionais**.
  - Dos valores apresentados resulta “que o valor médio por validação dos títulos TOUR 1 e 3 na área metropolitana do Porto é de [confidencial]€, valor que compara com [confidencial]€ de receita média dos restantes títulos ocasionais (Títulos de Viagem)”.
65. Neste contexto, a CIM conclui<sup>21</sup>, ainda de acordo com o estudo que “a receita média dos títulos ocasionais (Rm), no exemplo em causa é dada pela [confidencial]na receita média dos títulos ocasionais.”

<sup>21</sup> Ata da 45.4 Reunião Ordinária do Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra

66. No sentido de suprir a insuficiência tarifária gerada, a CIM deliberou que “*a insuficiência tarifária resultante da implementação do tarifário intermodal seja suportada financeiramente pelo programa Incentiva + PT.*”
67. O Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março veio estatuir o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva +TP), o qual contempla o apoio financeiro para implementação de medidas de redução e simplificação tarifária, o qual prevê um financiamento plurianual às AT, sujeito a revisão a cada 2 anos em função da avaliação intercalar a efetuar pela AMT.
68. Mais uma vez, face ao exposto, os cenários apresentados poderão servir de base para efeitos de cabimentação da despesa, recomendando-se desde já a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto.

#### **IV. - FIXAÇÃO DE NOVA TARIFA PARA PASSE MENSAL COM ORIGEM E OU DESTINO NO MUNICÍPIO DE COIMBRA.**

69. O Município disponibiliza um passe, válido no seu território nos locais onde não existe serviço dos SMTUC, com tarifa, de 35€, igual à que é praticada para os serviços realizados por aquele operador SMTUC.
70. Os citados Contratos de Concessão de Transporte de Passageiros por modo Rodoviário da Região de Coimbra, contratos n.º 77, 78 e 79 celebrados entre a CIM e a [confidencial]não têm prevista a existência daquela tarifa.
71. Neste contexto, o Município fundamenta a proposta da sua criação de acordo com o estudo apresentado pela CIM<sup>22</sup> e com o fundamento que se reproduz nos pontos seguintes: “*Deve ser considerado o princípio da igualdade de oportunidades no acesso ao serviço público, nomeadamente na eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de*

---

<sup>22</sup> Fixação de nova tarifa (passe mensal com origem ou destino no Município de Coimbra) - Contratos de Concessão de Transporte de Passageiros por modo Rodoviário da Região de Coimbra: Lotes 1,2 e 3 – Informação Registo n.º 2808 Data: 17/06/2025

*passageiros. e ao princípio da transparência na fixação das tarifas pelos utilizadores do serviço.”*

72. Assim é proposto que se inclua na tarifa bonificada de 35 € para a aquisição de passe mensal válido, com origem e destino dentro do Concelho de Coimbra e para residentes neste concelho.
73. Nos termos do n.º 1 da Cláusula 40.ª dos Contratos, «*a definição do regime tarifário incumbe exclusivamente à Concedente*», estando a Concessionária obrigada a «*colaborar com a Concedente em tudo quanto lhe for solicitado, designadamente na concretização das ações de redução tarifária a implementar ao abrigo do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, ou de outros programas similares previstos pelo legislador para cada ano*» (cfr. n.º 6 da Cláusula 40.ª).”
74. Dispõe ainda o n.º 7 da Cláusula 40.ª dos Contratos que «*(...) a concretização pela Concessionária das ações de redução tarifária referidas no número anterior, quando se consubstanciem numa obrigação de serviço público de natureza tarifária que altere as tarifas estabelecidas no Anexo IV ao Contrato, confere à Concessionária o direito a uma compensação financeira trimestral única, a calcular nos termos previstos seguintes no n.º 6 da Cláusula 56.ª*»
75. Nessa medida, “os Contratos n.º 77, 78 e 79 celebrados entre a CIM Região de Coimbra e a [confidencial]. estabelecem um mecanismo de introdução de ações de redução tarifária que, de forma clara, precisa e inequívoca definem o âmbito, a natureza e os efeitos compensatórios de ajustamentos ao tarifário estabelecido no Anexo IV.”
76. A disponibilização do passe no Município “*representa uma bonificação tarifária criada e mantida por esta autarquia, destinada aos utilizadores do serviço público de transporte rodoviário do Município de Coimbra, nos locais onde não existe serviço dos SMTUC e como forma de não discriminar os residentes nesses locais, procedendo a AT à atribuição de compensações aos operadores de serviço público rodoviário privados que exploram a rede de serviço público nestas áreas do território de Coimbra, a título transitório.*”

77. São estabelecidos procedimentos de controlo para a aquisição, junto da [confidencial], do passe mensal com tarifa bonificada em causa que passa pela apresentação periódica de comprovativos, à semelhança do procedimento atualmente seguido pelo Município.
78. Adicionalmente, o Município confere aos mesmos cidadãos, obter gratuitamente o respetivo título dos SMTUC, através da apresentação da declaração da Junta de Freguesia e o comprovativo de compra na [confidencial]
79. A necessária compensação financeira à concessionária[confidencial]decorrerá nos termos do n.º 7 da clausula n.º 40 e n.º 6 da Cláusula 56.<sup>a</sup> do contratos de concessão mencionados, sendo que de acordo com a CIM e decorrente da informação por si *“conhecida no âmbito dos Acordos de Regulação dos Termos e Condições Relativos à Exploração dos Serviços Inerentes às Linhas de Transporte Público de Passageiros previstas na Autorização provisória e de atribuição de Compensação por Obrigações de Serviço Público celebrados entre os Municípios e o operador de serviço público do [confidencial], o valor médio de compensação pela implementação da bonificação tarifária acima referida rondam os [confidencial]€ mensais.”*
80. É assim que, tal como informado pela CIM, “esta despesa encontra-se suportada pelo Programa Incentiva + TP, com recurso à parte correspondente que couber ao Município enquanto AT.”
81. Adicionalmente, e *“tendo em consideração que esta tarifa já existe atualmente no território, a sua inclusão no âmbito dos Contratos de Concessão ([confidencial]) não implica uma alteração nas incidências positiva ou negativas para o cálculo da determinação das obrigações de serviço público a que se refere o artigo 24.º do RJSPTP.”*
82. Mais uma vez se sublinha que os cenários apresentados poderão servir de base para efeitos de cabimentação da despesa, recomendando-se desde já a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto.
83. Estão em causa diversas alterações que poderão ter diferentes efeitos na procura, sendo de garantir um apuramento rigoroso e em rede dos seus impactos.

## V. - ANÁLISE E COMPLIANCE FACE AOS INSTRUMENTOS LEGAIS APLICÁVEIS.

### V.I. - Autoridade de Transportes (AT)

84. O RJSPTP estabelece no seu artigo 3.º que AT 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 investida dessas atribuições e competências, sendo que (...) esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades*”.
85. Por seu turno, decorre dos artigos 38.º a 41.º do RJSPTP que “*as regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte e aos sistemas de transportes inteligentes, bem como as relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas, são definidas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, sem prejuízo de regras específicas fixadas por AT, no âmbito daquelas regras gerais.*”
86. Nos termos do artigo 3.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, que regulamenta o RJSPTP, “*compete às AT o planeamento, definição e aprovação, por instrumento legal, regulamentar, administrativo e contratual, dos títulos e tarifas de transportes e das regras específicas relativas ao sistema tarifário, incluindo a respetiva atualização, critérios de distribuição de receitas e de bilhética a vigorar no serviço público de transporte de passageiros sob sua jurisdição, bem como o pagamento de compensações de âmbito tarifário, quando a elas haja lugar.*”
87. Acrescenta-se que o Município é AT, de acordo com o artigo 6.º do RJSPTP, sendo “*competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, podendo associar-se com vista à prossecução conjunta de parte ou da totalidade das respetivas competências em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros municipais ou delegar, designadamente em comunidades intermunicipais ou nas áreas metropolitanas, as respetivas competências, nos termos do disposto no artigo 10.º*” do mesmo diploma.

88. A CIM e o Município constituíram <sup>23</sup> a empresa designada AGIT<sup>24</sup> e definiram que esta se mantém na esfera das AT da área geográfica da CIM, no âmbito da prossecução execução das suas competências, conforme já descrito anteriormente.
89. Acrescenta-se que em resposta à AMT, foi esclarecido que *“a AGIT é uma entidade com apenas dois sócios, a Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra e o Município, estando estas entidades em permanente contacto e colaboração no desenvolvimento de todos os processos tendentes à implementação do tarifário intermodal, repartindo dessa forma responsabilidades e recursos. Assim, foi articulado entre as entidades que seria o Município a preparar e submeter o processo de pedido de parecer à AMT nos termos previstos no n.º 1, do artigo 7º do Regulamento n.º 430/2019 de 16 de maio, submetendo para o efeito toda a documentação necessária, onde se inclui as decisões dos órgãos deliberativos de ambas as entidades.”*
90. Em conformidade, a ata n.º 45<sup>a</sup> da reunião ordinária do Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra, deliberou, por unanimidade em 21 de março de 2025, aprovar o projeto de **“Tarifário Intermodal da Região de Coimbra”** e a **criação de oferta de títulos de transporte com a duração de 1 dia, de 3 dias e de 7 dias**. (nos termos da informação da AGIT) precedida de aprovação na Reunião da Câmara Municipal de Coimbra de 22 de março de 2025, legitima o pedido, independentemente da figura do requerente.
91. Os Municípios de Arganil, Cantanhede, Condeixa-a-Nova, Figueira da Foz, Góis, Lousã, Mealhada, Mira, Miranda do Corvo, Montemor-o-Velho, Mortágua, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Penacova, Penela, Soure, Tábua, Vila Nova de Poiares, através dos contratos interadministrativos<sup>25</sup> celebrados com a CIM<sup>26</sup>, e delegaram na CIM as

---

<sup>23</sup> Ata da 45.ª Reunião Ordinária do Conselho da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra de 21 de março de 2025.

<sup>24</sup> A AGIT, E.I.M., S.A., visa a prestação de serviços de interesse geral nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente a prossecução de competências de autoridade de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros explorados na área geográfica da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra.

<sup>25</sup> <https://www.cim-regiaodecoimbra.pt/cim-rc/o-que-fazemos/transportes/>

<sup>26</sup> No uso da competência prevista nos artigos 112.º, n.º 7, e 241.º ambos da Constituição da República Portuguesa, conferida pelos artigos 81.º, n.º 2, alínea f), e n.º 3, e 90.º, n.º 1, alínea q), do Estatuto das entidades intermunicipais, aprovado no Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, em observância do disposto na Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro,

competências de AT relativas à imposição de obrigações de serviço público e ao pagamento aos operadores das compensações financeiras correspondentes.

92. A CIM encontra-se, desta forma, legitimada para o exercício das competências dos Municípios no que respeita ao referido regime de exploração. Do ponto de vista formal e de enquadramento institucional, nada haverá a apontar quanto à iniciativa em apreço (**passe para percursos com origem e destino no Município**) pela CIM enquanto AT, nos termos conjugados dos artigos 6.º e 10.º do RJSPTP.
93. A ata 48.º da reunião ordinária do Conselho Intermunicipal de 23 de junho, aprovada por unanimidade, legítima igualmente, por ratificação de ato, o exercício de tal competência, no que respeita à fixação de **nova tarifa – passe mensal com origem ou destino no Município - relativamente aos Contratos de Concessão de Transporte de Passageiros por modo rodoviário da Região de Coimbra, Lotes** [confidencial]
94. Em suma, e de acordo com o *antedito*, existe *compliance legal* subjetivo das AT, CIM e Município, cumprindo o artigo 10.º do RJSPTP, sendo pressuposto que acautelam os impactos negativos nos modelos contratuais que estejam em vigor.
95. Ademais, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT enquanto regulador económico independente, cabe às AT criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadrados em termos equitativos, concornciais e organizativos<sup>27 28</sup>, conjugado com a devida articulação entre contratos e medidas tarifárias.
96. Recomenda-se desde já a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto. Estão em causa diversas

---

<sup>27</sup> A título de exemplo, o artigo 13.º do RJSPTP estabelece que o planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros, por cada autoridade de transportes, devem ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica e pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração.

<sup>28</sup> Nos termos do artigo 10.º do RJSPTP, todas as autoridades de transportes podem não apenas delegar, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes, como também acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão legalmente cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos, respeitando, igualmente, o previsto na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, com as devidas adaptações.

Tal afigura-se essencial para assegurar a integração e articulação de todos os serviços de transporte existentes, procurando manter e dar consistência à organização do sistema de transportes naquela região e conformando-o com o RJSPTP.

alterações que poderão ter diferentes efeitos na procura (não sendo possível desde já antecipar, com rigor) sendo de garantir um apuramento rigoroso e em rede dos seus impactos.

## V. II. – Compensações

97. Segundo as orientações da Comissão Europeia sobre a implementação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, as regras gerais são medidas aplicáveis “sem discriminação a todos os serviços de transporte público de passageiros de um mesmo tipo numa determinada zona geográfica da responsabilidade de uma autoridade competente”. Por tal são, “por conseguinte, medidas estabelecidas para um ou vários tipos de serviço público de transporte rodoviário ou ferroviário, impostas unilateralmente, de forma não discriminatória, por autoridades públicas aos operadores de serviços públicos ou incluídas em contratos celebrados por autoridades competentes com operadores de serviços públicos”.
98. Acrescenta ainda n.º 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) nº. 1370/2007 que autoriza as entidades competentes dos Estados-Membros a “excluirem do âmbito de aplicação do regulamento as regras gerais aplicáveis à compensação financeira pelas obrigações de serviço público e que fixem tarifas máximas para o transporte de estudantes, formandos e pessoas com mobilidade reduzida. Se um Estado-Membro decidir fazê-lo, as autoridades nacionais devem avaliar as disposições de compensação à luz das regras do Tratado, em especial as relativas aos auxílios estatais”.
99. Da comunicação da Comissão e do acórdão *Altmark*<sup>29</sup> <sup>30</sup> resulta, que as compensações financeiras concedidas no âmbito da execução de obrigações de serviço público, que

---

<sup>29</sup> Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Coletânea 2003, p. I-7747

<sup>30</sup> Estas quatro condições são as seguintes: “(i) Em primeiro lugar, a empresa beneficiária deve efetivamente ser incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público e essas obrigações devem estar claramente definidas. (...) (ii) Em segundo lugar, os parâmetros com base nos quais será calculada a compensação devem ser previamente estabelecidos de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que aquela implique uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes. (...) (iii) Em terceiro lugar, a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações. (...) (iv) Em quarto lugar, quando a escolha da empresa a encarregar do cumprimento de obrigações de serviço público, num caso concreto, não seja efetuada através de um processo de concurso público que permita selecionar o candidato capaz de fornecer esses serviços ao menor custo para a coletividade, o nível da compensação necessária deve ser determinado com base numa análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas, teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.”

compensem os custos ocasionados pelo cumprimento dessas mesmas obrigações e que cumpram os quatro critérios acima listados, não configuram um auxílio estatal.

100. Por outro lado, será sempre de garantir a aplicação e articulação de todos os instrumentos tarifários com instrumentos contratuais e regulamentares, no estrito cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do RJSPTP, designadamente no que se refere ao correto cálculo de compensações financeiras pela prossecução de obrigações de serviço público de âmbito tarifário, dirigidas aos passageiros, mas que, naturalmente, impactam nas receitas da exploração, atingidos com a medida.
101. O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 estabelece que a obrigação de serviço público corresponde à imposição definida ou determinada por uma autoridade competente, com vista a assegurar o serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas.
102. Por outro lado, tais obrigações de serviço público de âmbito tarifário podem ser estabelecidas por regras gerais ou disposições contratuais que definam claramente as obrigações a cumprir e as zonas geográficas abrangidas, bem como, antecipadamente e de modo objetivo e transparente, os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, as modalidades de repartição dos custos ligados à prestação de serviços e das receitas ligadas à venda de títulos de transporte, podendo estas últimas ser conservadas pelos operadores, transferidas para as autoridades competentes ou partilhadas entre ambos.
103. Do quadro jurídico vigente, resulta que as AT devem compensar os operadores pelo cumprimento de obrigações de serviço público, de acordo com as regras previstas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, bem como pelo artigo 24.º do RJSPTP, sendo que:
  - A compensação a atribuir não pode, de modo a evitar a existência de sobrecompensação, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido, positivo ou negativo, sobre os custos e as receitas decorrentes do cumprimento das obrigações tarifárias (cf. artigos 3.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e 24.º do RJSPTP);
  - O método de compensação adotado deve incentivar a manutenção e desenvolvimento de uma gestão eficiente e eficaz por parte do operador, que possa

ser apreciada objetivamente, bem como incentivar a prestação do serviço público de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado (cf. anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007).

104. Assim, as implementações pretendidas, nomeadamente o **“Projeto de Tarifário Intermodal da Região de Coimbra”**, a **“Oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias”** e a **“Fixação de nova tarifa (passe mensal com origem ou destino no Município de Coimbra) - Contratos de Concessão de Transporte de Passageiros por modo Rodoviário da Região de Coimbra: Lotes [confidencial].”**, configuram uma obrigação de serviço público de natureza tarifária, inerente à exploração do serviço público de transporte de passageiros, nos quais são definidas as condições de disponibilização dos títulos de transporte com desconto, assim como as regras relativas à atribuição da respetiva compensação financeira aos operadores de serviço público de transporte de passageiros.
105. Recorde-se que, sem prejuízo das atribuições próprias das instâncias nacionais e europeias competentes, os critérios enunciados para aferição da legalidade de fluxos financeiros apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática dos auxílios de Estado, se, ao longo da execução, forem efetiva e corretamente aplicados os critérios de cálculo e pagamento das compensações (se a elas houver lugar), face às circunstâncias concretas da prestação do serviço ou cumprimento da obrigação que as fundamentam, e esses factos devem ser de verificação permanente e sistemática pela AT e pela AMT, designadamente na sequência do envio, por parte daquela, dos relatórios públicos previsto no artigo 7.º do Regulamento 1370/2007 e no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.
106. De acordo com o Regulamento 430/2019 sem prejuízo do cumprimento das regras e princípios gerais estabelecidos na legislação aplicável, na fixação de tarifas do serviço público de transporte de passageiros, devem observar-se os seguintes princípios:
  - **“Orientação para os custos”**, no contexto dos artigos 106.º e 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).
  - Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental, no contexto da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e na perspetiva do cumprimento dos objetivos das

Conferências das Partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (COP);

- Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos;
  - Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço, procurando nomeadamente a tendencial eliminação de assimetrias no grau de coesão e acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte de passageiros;
  - Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes;
  - Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão das opções de diferenciação tarifária pelos utilizadores do serviço público de transporte de passageiros.
107. Por outro lado, nos termos do artigo 5.º do mesmo Regulamento, a fixação de novas tarifas deve ser sustentada em estudo demonstrativo do cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo do regulamento, e dos princípios gerais mencionados no artigo 4.º, devendo proceder à demonstração dos seguintes elementos mínimos, tendo em conta as circunstâncias concretas e as condições do mercado relevante, perante a fundamentação apresentada:
- *“Cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros”* em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido, sem prejuízo da introdução de medidas de âmbito social e do regime legal de compensações por obrigação de serviço público e de outras subvenções públicas;
  - Racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária;
  - Ponderação de um ráio adequado entre a tarifa do título ocasional de valor mais baixo e a do título de utilização mensal;
  - Ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente, cuja conexão prática com o serviço em causa seja evidenciada pela procura dos utilizadores;

- Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras AT, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para as áreas geográficas com características semelhantes;
- Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade;
- Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida;
- Análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço, caso se trate de tarifas criadas durante a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa;
- Adequação e harmonização do preço a aplicar ao suporte dos títulos de transporte;
- Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços previstos no n.º 6 do presente artigo, quando legalmente admitida, e às tarifas do serviço público de transporte de passageiros intermodal; e
- “Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável<sup>31</sup>, tendo em conta as disposições constantes dos artigos 106.º e 107.º do TFUE, bem como do demais direito da União Europeia relativo a compensações financeiras e auxílios de Estado.”

108. Tal Regulamento, bem como todas as exigências de fundamentação, estão sobretudo ligadas a obrigações de serviço público tarifárias que devam ser compensadas ou exijam compensações públicas para o seu prosseguimento.

---

<sup>31</sup> Mobilidade mais inclusiva (que inclui elevados padrões de segurança individual e coletiva, contribuindo para reduzir a sinistralidade e respetivas consequências, bem como a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade inclusiva a todas as pessoas, incluindo as com mobilidade reduzida e cidadão mais vulneráveis), mais eficiente (incorporando as exigências de competitividade e de combate ao desperdício, tudo integrado numa perspetiva de benchmarking nas diferentes dinâmicas de globalização) e mais sustentável (agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, da Organização das Nações Unidas, e da resposta da UE à referida Agenda 2030, nomeadamente através das Conclusões do Conselho de 20 de junho de 2017).

109. Ou seja, é pressuposto o cumprimento das diversas obrigações de fundamentação para garantir que o cálculo de compensações públicas cumpre o enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu em matéria de Auxílios de Estado.

#### **V. III. – Modelos - Projeto de Tarifário Intermodal da Região de Coimbra” e “Oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias”**

110. Assim, analisados os elementos de fundamentação apresentados à luz afigura-se que, na generalidade, os modelos tarifários objeto deste parecer estão sustentados. A saber:

- Foi tida em conta a “**Orientação para os custos**” na medida em que as receitas tarifárias remuneram adequadamente o operador pelos serviços prestados e devem ser comportáveis pela AT. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;
- Pela mesma razão, foi tido em conta a “**Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos**” uma vez que se pretende assegurar a sustentabilidade do sistema de transportes, o que implica a maximização dos recursos públicos a afetar a estes contratos. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;
- Foi tida em conta a “**Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental**”, uma vez que o sistema tarifário está orientado para uma melhor facilidade de utilização e um menor preço de entrada, o que pode motivar aumentos da procura e, consequentemente, uma diminuição relevante dos gases com efeito estufa;
- Foi tida em conta a “**Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço**” uma vez que o aumento da procura, a introdução de reduções tarifárias ou gratuitidade permitem atingir objetivos de maior acessibilidade e coesão social e territorial;

- Os objetivos “**Intermodalidade e integração tarifária**” e “Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão”, podem ser atingidos com a medida, dada a sua aplicação a vários operadores e autoridades.
111. Constata-se que o modelo de repartição de encargos estabelecido considera princípios gerais, tais como o da equidade e o da proporcionalidade, sendo, consequentemente, adequado ao contexto específico a que se aplica.
112. Sublinha-se que o cumprimento destes princípios deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.
113. Por outro lado, é demonstrado transversalmente na documentação já citada que, os dois pedidos, do **Tarifário Intermodal da Região de Coimbra** e da **oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias**:
- Se garante a “**cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido**” tendo em conta a sustentabilidade da exploração dos serviços de transporte público de contrato de serviço público em vigor;
- De acordo com a fundamentação, existe cobertura dos custos. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;
- A “**racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária**” assim, como a “**ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente**”, a “**articulação adequada com as tarifas fixadas por outras AT**”, a “**ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade**”, bem como a “**ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira**”, uma vez que se os descontos têm em conta a realidade dos territórios das AT e das envolventes e está desenhada em função de vários grupos sociodemográficos;

A rationalidade e objetivos estão justificados de acordo com a fundamentação apresentada. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;

- Foi também efetuada a “**análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço**”, uma vez que a variação das receitas e da procura é crítica para a sustentabilidade do modelo tarifário e de transportes;

O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto

- “**Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras AT, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para as áreas geográficas com características semelhantes**”; - O regime é compatível com os demais passes sociais e gratuitos existentes, respeitando os limites da Portaria n.º 7-A/2024 e garantindo coerência no quadro tarifário nacional.

As medidas cumprem este objetivo por estar assegurada a integração entre sistemas;

- “**Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade**”; - Contribui para a inclusão social, reduz os encargos das famílias, promove o acesso à educação, cultura e emprego, reforça a coesão territorial e estimula o desenvolvimento económico pela facilitação da mobilidade estudantil e laboral.

De acordo com a fundamentação, a aplicações das medidas cumprem estes objetivos. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;

- “**Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida**”; - A intermodalidade promove a igualdade de

oportunidades no acesso ao transporte público cumprindo assim os princípios de equidade e acessibilidade consagrados no Regulamento n.º 430/2019.

Tendo em conta a fundamentação, a implementação da intermodalidade e a alteração tarifária cumprem este objetivo. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;

**“Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços do serviço público de transporte de passageiros integrado”;** - O modelo adotado assegura que as transferências financeiras não excedem os custos líquidos decorrentes da execução das obrigações de serviço público, acrescidos de uma remuneração razoável. Os mecanismos de partilha de receita estão previstos contratualmente e sujeitos à supervisão da AMT, o que garante a inexistência de sobrecompensação.”

A medida cumpre este objetivo por estar assegurada a integração entre sistemas e no que respeita ao modelo de tarifário proposto. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;

- Também foi tida em conta a **“Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável”**.

Contudo, o cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto.

114. Tendo em conta a fundamentação, os modelos propostos cumprem este objetivo. Contudo, recomenda-se desde já a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto. Estão em causa diversas alterações que poderão ter diferentes efeitos na procura (não sendo possível

desde já antecipar, com rigor) sendo de garantir um apuramento rigoroso e em rede dos seus impactos.

115. Sublinha-se que o cumprimento destes princípios deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.

#### **V. IV. – Modelo - Passe com origem e destino dentro do Concelho de Coimbra e para residentes neste concelho.**

116. Perante os mesmos pressupostos, analisados os elementos de fundamentação apresentados pela CIM à luz daquele quadro afigura-se que, na generalidade, os modelos tarifários objeto deste parecer estão sustentados. A saber:

- Foi tida em conta a “**Orientação para os custos**” na medida em que a receita tarifária remuneram adequadamente o operador pelos serviços prestados e devem ser comportáveis pela AT. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;
- Pela mesma razão, foi tido em conta a “**Eficiência, razoabilidade e garantia da legalidade na utilização dos recursos públicos**” uma vez que se pretende assegurar a sustentabilidade do sistema de transportes, pela maximização dos recursos públicos a afetar a estes contratos. O cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;
- Foi tida em conta a “**Garantia do cumprimento dos parâmetros de qualidade do serviço nos termos do RJSPTP e promoção da sustentabilidade, designadamente nas vertentes económica e ambiental**”, uma vez que o sistema tarifário está orientado para uma melhor facilidade de utilização e um menor preço de entrada, o que pode motivar aumentos da procura e, consequentemente, uma diminuição relevante dos gases com efeito estufa;
- Foi tida em conta a “**Igualdade de oportunidades no acesso ao serviço**” uma vez que o aumento da procura, a introdução de reduções tarifárias ou gratuitidade permitem atingir objetivos de maior acessibilidade e coesão social e territorial;

- Os objetivos “**Intermodalidade e integração tarifária**” e “Transparência na fixação das tarifas e clareza e facilidade de compreensão”, podem ser atingidos com a medida.
117. Constata-se que o modelo de repartição de encargos estabelecido considera princípios gerais, tais como o da equidade e o da proporcionalidade, sendo, consequentemente, adequado ao contexto específico a que se aplica.
118. Sublinha-se que o cumprimento destes princípios deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.
119. Por outro lado, é demonstrado na documentação já citada, na **fixação de nova tarifa (passe mensal com origem ou destino no Município de Coimbra) - Contratos de Concessão de Transporte de Passageiros por modo Rodoviário da Região de Coimbra: Lotes** [confidencial] que:
- Se garante a “**cobertura anual, pelo conjunto da receita tarifária e outras receitas associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, dos custos previsionais inerentes e de um nível adequado de remuneração do capital investido**” tendo em conta a sustentabilidade da exploração dos serviços de transporte público dos contratos de serviço público em vigor;
- De acordo com a fundamentação apresentada, existe cobertura dos custos;
- A “**racionalidade e objetivos subjacentes às opções de modulação tarifária**” assim, como a “**ponderação da possibilidade de estabelecer tarifas integradas com o serviço de transporte público adjacente**”, a “**articulação adequada com as tarifas fixadas por outras AT**”, a “**ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade**”, bem como a “**ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira**”, uma vez que se os descontos têm em conta a realidade dos territórios das AT e das envolventes e está desenhada em função de vários grupos sociodemográficos;
- A rationalidade e objetivos estão justificados de acordo com a fundamentação apresentada.

- Foi também efetuada a “**análise do impacto da introdução de novas tarifas propostas no modelo de procura do serviço**”, uma vez que a variação das receitas e da procura é crítica para a sustentabilidade do modelo tarifário e de transportes;

No caso concreto, a medida cumpre este objetivo.

- “**Articulação adequada com as tarifas fixadas por outras AT, para o mesmo modo de serviço público de transporte de passageiros e para as áreas geográficas com características semelhantes**”; - O regime é compatível com os demais passes sociais e gratuitos existentes, respeitando os limites da Portaria n.º 7-A/2024 e garantindo coerência no quadro tarifário nacional.

A medida cumpre este objetivo de acordo com os fundamentos apresentados.

- “**Ponderação da estrutura demográfica, do desenvolvimento social e económico do território, bem como dos níveis e perfis da procura e da respetiva elasticidade**”; - Contribui para a inclusão social, reduz os encargos das famílias, promove o acesso à educação, cultura e emprego, reforça a coesão territorial e estimula o desenvolvimento económico pela facilitação da mobilidade estudantil e laboral.

De acordo com a fundamentação, a aplicação da medida cumpre este objetivo.

- “**Ponderação adequada do nível de acessibilidade financeira refletido na relação entre as tarifas propostas e os rendimentos médios e/ou os índices de poder de compra da área servida**”; - A intermodalidade promove a igualdade de oportunidades no acesso ao transporte público cumprindo assim os princípios de equidade e acessibilidade consagrados no Regulamento n.º 430/2019.

Tendo em conta a fundamentação, a tarifa proposta cumpre este objetivo.

**“Racionalidade subjacente à integração da tarifa com os preços dos serviços do serviço público de transporte de passageiros integrado”**; - O modelo adotado assegura que as transferências financeiras não excedem os custos líquidos decorrentes da execução das obrigações de serviço público, acrescidos de uma remuneração razoável. Os mecanismos de partilha de receita estão previstos contratualmente e sujeitos à supervisão da AMT, o que garante a inexistência de sobrecompensação.”

A medida cumpre este objetivo por estar assegurada a integração entre sistemas;

- Também foi tida em conta a “**Limitação das compensações por obrigações de serviço público, caso existam, aos custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, deduzidos das receitas geradas, e acrescidos de um lucro razoável**”;

Tendo em conta a fundamentação, a tarifa proposta cumpre este objetivo.

120. Sublinha-se que o cumprimento destes princípios deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.
121. Mais uma vez se sublinha que o cumprimento deste objetivo deve ser verificado e calibrado a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto.
122. A medida proposta poderá ter impactos positivos ao nível da promoção da igualdade de tratamento e de oportunidades para passageiros, objetivos de política tarifária social, ambiental, de ordenamento do território e coesão, e ao nível da mobilidade, intermodalidade e integração tarifária e maior acesso à rede de transportes, podendo alterar os padrões de mobilidade da população e mitigando a pobreza da mobilidade.

## VII. - DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

### Determinações

123. Não obstante a análise positiva, de modo garantir, a todo o tempo, a *compliance* com o enquadramento legal e jurisprudencial, designadamente o Regulamento e o RJSPTP, nos termos do consignado nas alíneas a), f), j) e m) do n.º 1 e alínea b) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea a) do n.º 2 do artigo 34.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio, **determina-se, quanto ao modelo tarifário intermodal, que:**
  - O Modelo de repartição das receitas deverá ser revisto num prazo de 2 anos após o início da sua aplicação, tendo por base os dados reais da procura, de forma a garantir a justiça e equidade na repartição das verbas e adaptação do modelo à evolução da rede e da procura;

- Deve considerar-se a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto, sendo de garantir um apuramento rigoroso e em rede dos seus impactos;
  - Deve ser expresso que os operadores devam transmitir, os dados necessários à elaboração, de acordo com o n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento 1370/2007, do relatório público anual circunstanciado sobre as respetivas obrigações de serviço público (incluindo as tarifárias) o qual deverá incluir a informação que consta da tabela que se encontra no anexo 1 do Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março;
  - Assegurar que aplicação dos instrumentos contratuais e regulamentares titulados é efetuada no estrito cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do RJSPTP, designadamente no que se refere ao correto cálculo de compensações financeiras pela prossecução de obrigações de serviço público de âmbito tarifário, dirigidas aos passageiros, mas que, naturalmente, impactam nas receitas do sistema;
  - Que a CIM, a AGIT e o Município remetam anualmente à AMT o modelo económico-financeiro atualizado, nos pressupostos e resultados, para que a todo o tempo se possa aferir da conformidade da aplicação do Regulamento.
124. Sublinha-se que o cumprimento destas determinações deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.
125. Para efeitos de implementação, gestão e fiscalização das medidas tarifárias de “**Oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias**” e de “**Passe com origem e destino dentro do Concelho de Coimbra e para residentes neste concelho**”, os operadores devem fornecer, os dados das vendas, bem como toda a informação pertinente, incluindo informação contabilística, para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso das compensações financeiras, nos termos e com o detalhe que deve ser expresso:
- “*O cumprimento, na relação com os passageiros, das condições de utilização dos títulos previstas no respetivo contrato de transporte;*
  - *A venda ao público dos títulos válidos nos serviços de transporte que prestem;*

- *A manutenção em regular funcionamento de sistemas de bilhética que permitam a utilização dos títulos abrangidos;*
- *O reporte e transmissão de toda a informação necessária ao cálculo das compensações financeiras, de modo auditável e não manipulável;*
- *A divulgação ao público de informação clara, objetiva e transparente sobre os tarifários em vigor;*
- *A fiscalização das validações de todos os títulos de transporte”.*
- Os operadores devem remeter a seguinte lista de informação mensal:
  - Número do passe;
  - Município de origem e de destino do passe;
  - Tipologia de passe;
  - Número de títulos comercializados;
  - Preço de venda ao público do título e desconto aplicado.

126. Mais se determina:

- Que seja assegurada a coerência entre os instrumentos regulamentares e contratuais e se garanta a transparência e adequação do cálculo das compensações, evitando situações de sobrecompensação, conforme resulta dos princípios consagrados nos artigos 4.º e 5.º do Regulamento 430/2019. A informação deve ser publicada, sendo de recomendar que da mesma, e no que se refere à aplicação de um instrumento tarifário, e quanto a obrigações de serviço público tarifário, resulte demonstrado o seu cumprimento;
- Deve ser impressa uma exigência reforçada de deveres de informação, uma vez que a complexidade e dinâmica de um sistema tarifário obrigam a que exista comunicação permanente entre as AT e os operadores, permitindo uma mais eficiente e eficaz supervisão e fiscalização do sistema tarifário e uma efetiva defesa dos direitos e interesses dos passageiros<sup>32</sup>;

---

<sup>32</sup> Por outro lado, a Lei n.º 24/96, de 31 de julho, com a última alteração pela Lei n.º 47/2014, de 28 de julho, que estabelece o regime legal aplicável à defesa dos consumidores, inclui extensas regras relativas à necessidade de informação detalhada,

- Deve considerar-se a previsão da necessidade de acertos, sendo necessário depois apurar os dados reais de utilização para proceder aos pagamentos necessários e justificados, mesmo que adicionais face ao previsto, sendo de garantir um apuramento rigoroso e em rede dos seus impactos.
127. Sublinha-se que o cumprimento destas determinações deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.
128. Tendo em conta o exposto, transversalmente os modelos tarifários apresentados, **recomenda-se que**, entre outras medidas:
- A referência expressa aos cuidados quanto ao tratamento de dados pessoais seja expressamente tipificada, designadamente a legislação relativa à proteção de dados pessoais, na generalidade, e, na especialidade, pela legislação que regula os requisitos de tratamento de dados pessoais para a constituição de ficheiros de âmbito nacional, com recurso a tecnologias de informação, sendo necessário ter em especial conta o Regulamento Geral de Proteção de Dados;
  - A referência expressa a uma adequada informação ao passageiro e tratamento das reclamações dos passageiros, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro;
  - Que o último acerto anual dos montantes das compensações financeiras fique sujeito à supervisão da AMT, para efeitos de verificação da conformidade global do modelo, em função dos melhores dados reais de execução das obrigações de serviço público;

---

clara, objetiva e adequada ao consumidor quanto ao serviço adquirido, suas características e condições de utilização, bem como quanto às consequências legais da falta de informação, informação insuficiente, ilegível ou ambígua que comprometa a utilização adequada do bem ou do serviço. Também o RJSPTP, sem prejuízo das disposições constantes em contratos de serviço público quanto a direitos dos passageiros e qualidade do serviço, prevê, no seu anexo, como um nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros a prestação de informação clara e adequada sobre as tarifas e títulos de transportes disponibilizados no percurso em causa e ou na área geográfica em que se insere, incluindo de outros modos de transporte com o qual seja efetuado interface, bem como as condições de acesso a bonificações e descontos. Devem também ser tidas em conta a Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterada pelos Decretos-Leis n.ºs 14/2009, de 14 de janeiro, 114/2011, de 30 de novembro, pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 117/2017 de 12 de setembro, que fixa o regime contraordenacional aplicável ao passageiro sem título e ainda as regras relativas ao incumprimento de obrigações previstas na demais legislação aplicável, designadamente no Código dos Contratos Públicos e o Regime Geral das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

- Também se afigura da maior relevância que os sistemas tarifários estejam baseados na recolha de dados reais, designadamente do sistema de bilhética sem contacto, o que traduz maior certeza e fiabilidade na monitorização e fiscalização do sistema de transportes, bem como confere maior rigor ao pagamento de compensações financeiras que esteja baseado nas vendas de títulos e/ou em passageiros transportados.
- Para tal, a CIM, a AGIT e o Município devem efetuar e manter um registo informático que associe as vendas a cada um dos respetivos passageiros, bem como a utilização mensal, de forma a evitar fraude, mas também monitorizar o sistema;
- Seja clarificado que na gratuitidade prevista na Portaria n.º 7-A aplica-se ao preço de venda ao público, já considerando os descontos existentes. Os descontos previamente estabelecidos continuam a ser compensados pelas entidades responsáveis pela sua atribuição. Sempre que existam passes com o mesmo objeto e que já beneficiem de descontos, a AT mantém a compensação, sendo o valor de referência para a aplicação da portaria o preço do passe após a aplicação dos descontos;
- Em futuras alterações tarifárias, que seja fundamentado que estas não configuram alterações substanciais aos contratos de serviço público de transporte de passageiros celebrados, nos termos e para os efeitos do RJSPTP, podendo abranger igualmente contratos complementares, desde que se assegure a compatibilidade com as respetivas cláusulas financeiras e operacionais, em cumprimento do quadro legal e regulamentar aplicável, nomeadamente o CCP;

129. Sublinha-se que o cumprimento destas recomendações deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.

130. Em todos os casos:

- As AT devem garantir a total coerência da aplicação dos instrumentos contratuais vigentes e dos instrumentos regulamentares, no sentido da manutenção da sustentabilidade de todos os contratos que possam vir a ser abrangidos por descontos tarifários, pelo que os relatórios de execução contratual, elaborados pelos

respetivos gestores de contrato, nos termos do CCP, devem incluir referência aos impactos destas medidas.

- Tais relatórios como os modelos económico-financeiros dos contratos devidamente atualizados, devem ser remetidos anualmente à AMT;
  - As AT devem efetuar as ações de fiscalização, monitorização e auditoria quanto cumprimento de obrigações de serviço público, sem prejuízo dos ajustes a que houver lugar, nos termos dos artigos 42.º e ss do RJSPTP, sendo que a demonstração de tais ações deve ser incluída nos relatórios de execução contratual;
  - As AT mencionadas devem notificar formalmente todos os operadores abrangidos do teor do presente parecer, uma vez que o incumprimento das obrigações ora determinadas constitui infração suscetível de intervenção regulatória e sancionatória, ao abrigo do disposto nos artigos 8.º e 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, sem prejuízo de outras responsabilidades legais aplicáveis. O não cumprimento das obrigações de serviço público de natureza tarifária e de deveres de informação dá lugar à suspensão de quaisquer pagamentos, enquanto durar o incumprimento e constitui contraordenação punível com coima, nos termos dos artigos 23.º, 40.º e 46.º do RJSPTP.
131. Sublinha-se que o cumprimento destes princípios deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes.
- ## VI. – CONCLUSÕES
132. O objeto principal do presente pedido de parecer ao tarifário para a rede de transporte público na Região de Coimbra, centra-se na estimativa dos impactos financeiros de um modelo **tarifário integrado intermodal**, simplificado, que comprehende os operadores de transporte público da CIM Região de Coimbra (CIM) (operadores geridos pela CIM), Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC), serviços alternativos ao Ramal da Lousã e Comboios de Portugal (CP).
133. Quanto ao tarifário intermodal, as tarifas propostas – **Oferta de títulos de transporte de 1 dia, 3 dias e 7 dias e o Título com origem e destino dentro do Concelho de Coimbra e para residentes neste concelho**, considera-se que **se encontram em**

**conformidade com o quadro legal em vigor, pelo que o Parecer da AMT é favorável.**

134. Mais se considera que, ao tornar o acesso ao sistema mais acessível, pode ter impactos positivos na descarbonização do setor e promover a maior utilização dos transportes públicos por via de transferência modal, e:

- Vão ao encontro do quadro internacional e europeu de ação para a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), no qual Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050 e reforça a determinação na adoção de medidas de descarbonização dos transportes, setor que em Portugal representa 28% do valor total das emissões de GEE<sup>33</sup>;
- Podem alterar padrões de mobilidade e combater as externalidades negativas dos mercados da mobilidade e dos transportes;
- Pode dar um contributo relevante para promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável<sup>34</sup>, que constitui efetivamente também um direito de cidadania, catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante, público e privado, mas também um garante de uma esfera alargada e mais bem protegida dos direitos dos diversos segmentos sociológicos em presença, na perspetiva das dinâmicas da digitalização, da descarbonização, da neutralidade climática e da resiliência da economia e da sociedade, fortalecendo, a coesão socioeconómica e territorial;
- Vão ao encontro de recomendações da AMT “Obrigações de Serviço Público Verdes”<sup>35</sup>.

135. Pese embora existam medidas previstas que ainda dependem de melhores estimativas e acordos com entidades públicas e privadas, considera-se que deve ser expressa a

---

<sup>33</sup> Segundo artigo 13.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio “O presente regulamento não prejudica a aplicação pelas autoridades de transportes e pelos operadores de serviço público dos regimes legais e regulamentares de redução ou isenção tarifária que estejam em vigor, designadamente os relacionados com as políticas de educação, de coesão territorial e económica e de solidariedade social”.

<sup>34</sup> De acordo com dados do Inventário Nacional de Emissões 2023, da Agência Portuguesa do Ambiente, o setor da energia, que inclui os transportes, representou em 2021 cerca de 66% das emissões nacionais. Neste setor, a produção de energia e os transportes são as fontes mais importantes representando respetivamente cerca de 15% e 28% do total das emissões nacionais.

<sup>35</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/media/4308/estudoosverdesfinal.pdf>

dependência de tais atos adicionais e complementares, o que deve ser particularmente ponderado na sua implementação.

136. Ou seja:

- Devem as AT monitorizar o impacto da medida na exploração dos diversos operadores, designadamente na alteração de equilíbrios entre gastos e rendimentos da exploração do serviço público, devendo dar-se cumprimento às regras constantes do RJSPTP e do Regulamento;
- O cumprimento de princípios legais e de política pública citados devem ser verificados e calibrados a todo o tempo, com dados reais da utilização, custos associados e benefícios gerados, com adequada repartição de risco, em função de cada caso concreto;
- Deve ser demonstrado, de forma objetiva, nos relatórios de execução de obrigações de serviço público, das autoridades de transportes. Estão em causa diversas alterações que poderão ter diferentes efeitos na procura, não sendo possível desde já antecipar as mesmas, com rigor.

137. A AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com as AT, com especial incidência na verificação regular da conformidade legal, nacional e europeia, bem como no que concerne à avaliação da conformidade no que respeita a regras e princípios de âmbito tarifário (de âmbito nacional e local), de regras regulamentares e contratuais relativas aos direitos e interesses dos consumidores e daquelas que assumem impacto concorrencial.

Lisboa, 14 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

## Índice de Figuras

Figura 1 - Enquadramento Geográfico da CIMRC .....	9
Figura 2 - Densidade Populacional na CIMRC .....	9
Figura 3 - Nível de Escolaridade da População Residente .....	10
Figura 4 - Receita estimada (2022) na Rede da CIMRC por tipo de fonte e por tipo de título .....	13
Figura 5 - Receita estimada (2022) da rede dos SMTUC por tipo de fonte e por tipo de título. ....	13
Figura 6 - Receita estimada (2022) na rede de serviços alternativos por tipo de fonte e por tipo de título.....	14
Figura 7 - Receita estimada (2022) na rede de serviços CP .....	14
Figura 8 - Tabela de preços por zonamento e por título de transporte do Tarifário Intermodal .....	16
Figura 9 - Impacto anual na Receita estimada para a Região de Coimbra .....	16
Figura 10 - Impacto na Receita da rede CIMRC .....	16
Figura 11 - Impacto na Receita da rede SMTUC .....	17
Figura 12 - Impacto na Receita da rede dos Serviços Alternativos .....	17
Figura 13 - Crescimento da Oferta e da Procura (Part 2019 a 2023).....	19
Figura 14 - Part - Dados da Procura - 2019 a 2023 .....	19
Figura 15 - Part - Dados da Procura - 2019 a 2023 .....	20
Figura 16 - Insuficiência Tarifária CIMRC .....	21
Figura 17 - Insuficiência Tarifária Rede dos SMTUC .....	21
Figura 18 - Insuficiência Tarifária Rede Serviços Alternativos .....	21
Figura 19 - Estimativa da Procura do Metro Mondego.....	22
Figura 20 - Insuficiência Tarifária por Validação (2024) CIMRC .....	22
Figura 21 - Insuficiência Tarifária por Validação (2024) SMTUC .....	22

Figura 22 - Insuficiência Tarifária por Validação (2024) Metrobus .....	22
Figura 23 - Fórmula de Financiamento aos Operadores.....	24
Figura 24 - Preço dos Títulos de Transporte a Disponibilizar .....	27