

FUNDAMENTAÇÃO SUBJACENTE AO PROCEDIMENTO DE SELEÇÃO DE OPERADOR PARA O SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
MUNICÍPIOS DO ALTO MINHO

Coordenação

Comunidade Intermunicipal do Alto Minho

Equipas Técnicas do Municipais – Organizadas em Agrupamento de Entidades Adjudicantes

Município de Arcos de Valdevez

Município de Caminha

Município de Melgaço

Município de Monção

Município de Paredes de Coura

Município de Ponte da Barca

Município de Ponte de Lima

Município de Valença

Município de Vila Nova de Cerveira

Município de Viana do Castelo

Consultores técnicos, económico-financeiros e jurídicos

Doutor José António Baptista da Costa

Dr. Carlos Plácido

Dr. Luís Vale Lima, SPCA, Sociedade de Advogados

Objetivos do Projeto

O lançamento do procedimento concursal para a seleção de operador para o serviço público de transporte de passageiros tem como principal objetivo o cumprimento do Regulamento (CE) 1370/2007 e da Lei nº 52/2015, contratualizando o Serviço Público de Transporte de Passageiros (SPTP) para o qual os Municípios de Arcos de Valdevez, Caminha, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Ponte de Lima, Valença, Vila Nova de Cerveira, Viana do Castelo são Autoridades de Transportes (AT), tendo-se estes organizado num Agrupamento de Entidades Adjudicantes.

A pedido dos municípios integrantes, a CIM do Alto Minho preparou os elementos necessários ao lançamento do procedimento concursal para a realização do serviço público de transporte rodoviário de passageiros que serve o conjunto dos municípios que a compõem.

Ao contrário do procedimento de concessão já aprovado pela AMT, assim como de um primeiro parecer obtido no âmbito do procedimento de prestação de serviços a 3 de março de 2022, o modelo proposto agora mantém-se o de uma prestação de serviços que entrará em linha de conta com as orientações do Conselho Intermunicipal de 11 de julho de 2022 e que aqui se reproduzem:

- Rede e qualidade do material circulante: assume-se a oferta proposta no Plano Operacional de Transportes, com as revisões, entretanto realizada em reuniões com cada um dos municípios envolvidos; a rede que vai a concurso é de cerca de 2 641 614 Km

- A Idade média dos autocarros é:

(i) Para autocarros standard até 15 anos e que a idade máxima admissível será de 20 anos;

(ii) Para autocarros Midi até 8 anos e que a idade máxima admissível será de 12 anos;

- O prazo da prestação de serviços é de 3 anos, renovável por mais 1 anos, podendo, assim, atingir um máximo de 4 anos;

- Grande empenho na obtenção de conhecimento sobre a oferta e procura na região, bem como sobre os dados operacionais e de manutenção, de modo a permitir que, no final do contrato os municípios envolvidos estejam em perfeitas condições de lançamento de um novo procedimento de contratualização, aí já na posse de toda a informação real, o que até hoje não foi possível obter

- Permissão para que o operador escolhido possa realizar outras receitas para além do transporte de passageiros (entrega de encomendas, serviços ocasionais, serviços expresso, publicidade) de modo a que se possa induzir, em fase concorrencial, uma diminuição do custo por km.

A justificação da mudança do modelo de concessão para o modelo de prestação de serviços

Não obstante o procedimento de concurso público para a concessão de transportes no Alto Minho estar em condições de ser lançado, e tendo já obtido o parecer prévio vinculativo da AMT a 27 de fevereiro de 2020, acontece que a CIM do Alto Minho, como gestora do processo e de acordo com os municípios sobrestou na publicação do mesmo, já que este foi elaborado tendo em conta condições base e pressupostos fundamentais, anteriores ao surto da pandemia mundial COVID-19, em Portugal, Fevereiro de 2020.

Esta pandemia introduziu alterações profundas nos comportamentos de mobilidade das pessoas, quer por imposição legal quer por reação psicológica àquele surto; provocou ela também alterações nas operações de transporte por parte dos transportadores, sobretudo por imposição legal, sendo as mais impactantes, as referidas na Orientação nº 027/2020 de 20/05/2020 atualizada a 20/07/2020, da DGS que se anexa.

Por um lado, todas estas novas condições não estavam previstas no projeto de concessão então preparado; por outro, as repetidas regras de adaptação aos repetidos surtos da pandemia, num e noutro concelho do Alto Minho e no país em geral, o fecho e abertura das escolas, conforme os surtos, as alterações ao calendário escolar, as novas regras de adesão ao teletrabalho, obrigatórias para muitas empresas e serviços público que geravam, tradicionalmente mobilidade, provocaram alterações drásticas nos padrões de mobilidade que não se sabe ainda quando estabilizarão.

Isto posto, e fruto de reflexões internas por parte dos técnicos da CIM do Alto Minho em articulação com as equipas técnicas dos Municípios, foi considerado imprescindível suspender o andamento do procedimento de contratualização do serviços público de transporte de passageiros – já preparado para lançamento, lembre-se – e colocar ao Conselho a ponderação pela adoção de uma contratualização pela modalidade de prestação de serviços, por um curto período de duração – de no máximo 4 anos (3+1) – de modo dar tempo a uma possível estabilização das consequências da pandemia e dos padrões de transporte, quer dizer, de modo a dar espaço a que se estabilize uma qualquer nova normalidade cujo alcance ainda se desconhece por completo.

Na opinião dos técnicos, a opção pela prestação de serviços, para além de permitir a adequar as regras do procedimento às novas regras de operação do transporte coletivo de passageiros, permite também prevenir quase certas reclamações por reequilíbrio financeiro de um contrato de concessão que se fosse adjudicado neste especial momento, ainda que com aquela adaptação.

Julgando-se, durante a sua execução, o contrato de prestação de serviços mais flexível na sua gestão e mais adaptável a imponderáveis difíceis ainda de prognosticar, adiantou-se, contudo, que algumas das condições do procedimento de concessão já preparado se manteriam, a saber:

- i) um único concurso para todo o Alto Minho;
- ii) manutenção do agrupamento de entidades adjudicantes.

Sugeriu-se também que fossem revisitados os percursos escolares em carreira pública de cada município, de modo a poder-se, na medida do possível, incluí-los na prestação de serviços global.

Consequentemente com o proposto, o Conselho Intermunicipal aceitou o sugerido, dando as seguintes orientações:

- i) Revisitar os circuitos especiais das escolas de cada município, de modo a poder-se, na medida do possível, incluí-los na prestação de serviços global;
- ii) limitar a prestação de serviços a 4 anos (3+1), tempo julgado suficiente para a estabilização de uma nova realidade de mobilidade na região e necessário para a colheita e tratamento de dados necessários à caracterização completa dessa nova realidade, que permita, depois, o lançamento de um novo procedimento mais aderente às reais necessidades de mobilidade;
- iii) manter todos os restantes padrões de qualidade do serviço, já previstos no âmbito da concessão preparada.

Isto posto, e de modo a responder a este desafio, os municípios envolvidos, através da CIM, constituíram uma equipa de projeto integrada por elementos de cada município, formada por elementos técnicos e políticos, bem como apoiada por Consultores externos, que levou a cabo o trabalho que se apresenta neste documento.

Assim, e tendo em conta os níveis mínimos de serviço público, impostos pela Lei 52/2015, o trabalho desenvolvido procurou estabelecer um modelo de organização e exploração adequado à procura e que seja economicamente sustentável e racional.

A prestação de serviços de transporte público de passageiros que se pretende contratar terá fortes exigências ao nível da bilhética e do Sistema de Apoio à Exploração que o operador deverá implementar, resultando num elevado nível de detalhe de informação sobre a operação. Essa informação será partilhada em tempo real com todos os municípios. Paralelamente cada um deles levará a cabo um processo capacitação dos seus técnicos por forma a assegurar as funções de AT e

dominar a informação que o operador irá disponibilizar, sempre apoiados pela equipa da CIM do Alto Minho, onde se espera fazer residir a gestão de cada contrato.

Com isso, pretende-se que cada AT fique melhor habilitada e conhecedora dos meandros de toda a operação, permitindo que um futuro contrato de 2ª geração venha a ser perfeitamente adequado à realidade dando a confiança necessária para o lançamento, nessa fase, de uma contratualização por um período mais longo que permita apostar fortemente na melhoria da qualidade da frota e consequentes benefícios ao nível do conforto dos passageiros e com um melhor desempenho ambiental.

Note-se que o agrupamento de entidades adjudicantes é construído para que se obtenha o desejado efeito escala, para o que concorre também o facto de se tratar da adjudicação de apenas um lote em toda a operação, de modo a tornar também mais atrativo o procedimento.

Após a escolha do adjudicatário, outorgar-se-á um contrato por cada município, sendo que, embora separados não deixarão em alguns aspetos, nomeadamente no da distribuição do risco, de ser considerados como uma união de contratos; como exemplo, podemos referir que a aferição da eventual necessidade de equilíbrio económico-financeiro de um dos contratos, será realizada tendo em conta o equilíbrio verificado no conjunto de todos os contratos, obrigando-se assim que um território definido por um contrato menos “apetecível” ou menos sustentável seja coberto pela análise de todo o território em causa.

1 CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA E DA OFERTA ATUAL E FUTURA

1.1 REDE E SERVIÇOS A CONTRATUALIZAR

A concurso será colocada a prestação de serviços de transporte que irá contemplar a manutenção da rede de serviço regular atualmente existente, acrescida das alterações realizadas pelos municípios, no caderno de encargos do concurso.

Assim, o objeto do contrato a realizar consistirá na prestação, a título principal, do serviço público de transporte rodoviário de passageiros regular na área geográfica correspondente aos concelhos de Arcos de Valdevez, Caminha, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Ponte de Lima, Valença, Vila Nova de Cerveira, Viana do Castelo, com a exclusão do serviço urbano de Viana do Castelo, este último, já adjudicado em anterior contrato de concessão.

O futuro prestador de serviço poderá realizar, a título acessório, por sua conta e risco e destinando-se a contribuir para o equilíbrio comercial do contrato na sua globalidade, as seguintes atividades e serviços conexos com a exploração do Serviço Público:

- a) Serviços de publicidade nos veículos utilizados na exploração do Serviço Público, no *Website* e na *App* do prestador de serviço, podendo para o efeito o prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.
- b) Serviços especializados e/ou de aluguer fixo ou ocasional de viaturas, com ou sem condutor, designadamente para serviços de turismo, prestados a terceiras pessoas ou entidades, podendo para o efeito o prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.
- c) Serviços de transporte expressos, podendo para o efeito o prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços;

Realização de atividades comerciais ou prestação de serviços a terceiros, designadamente despacho de encomendas, de manutenção automóvel ou exploração de espaços comerciais, podendo para o efeito o prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.

1.1.1 NÍVEIS MÍNIMOS DE SERVIÇO

De acordo com o Anexo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, a rede regular a contraturalizar compreende algumas falhas relativamente aos Níveis Mínimos de Serviço. Essas situações foram devidamente identificadas e analisadas. Efetivamente, para a sua inclusão na rede de transporte público de passageiros, seria necessário um esforço financeiro muito considerável e não compatível com a baixa procura de transporte público de passageiros por parte das populações. Nesse sentido, permite-se neste concurso a convolação de um serviço regular, num serviço de transporte flexível com recurso a um *call center* que funcionará durante os dias úteis das 9h às 19h e o serviço de transporte funcionará treze horas por dia, nos dias úteis. Este serviço será prestado em complementaridade com a rede regular permitindo o consequente cumprimento dos Níveis Mínimos de Serviço, devidamente enquadrado pelo Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro.

1.2 TARIFÁRIO

Pretendendo causar o mínimo de perturbação junto dos utilizadores mantendo as linhas existentes e o respetivo tarifário. Assim, o tarifário a praticar será o que atualmente está em vigor.

2 MODELO CONTRATUAL ESCOLHIDO

Foram analisadas de forma exaustiva todas as opções relativas à provisão futura dos serviços de transporte público de passageiros:

- a) A exploração direta do serviço público;
- b) A exploração através da sua atribuição a um operador interno, que teria de ser constituído para o efeito;
- c) A celebração de um contrato de concessão de serviço público com outro operador de serviço público;
- d) A celebração de um contrato de aquisição de serviços.

2.1 A INADEQUAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DIRETA E A EXPLORAÇÃO POR OPERADOR INTERNO

Analisou-se a possibilidade da operação em estudo poder ser realizada diretamente pelos municípios envolvidos ou por um operador interno.

A *primeira* foi de imediato descartada, quer porque existe uma total ausência de capacitação dos municípios para a operação do serviço de transporte, quer porque, no contexto difícil da transição para o novo paradigma instaurado pela Lei 52/2015 que atribui aos municípios ou às comunidades intermunicipais competências em matéria de transporte de passageiros, a assunção da exploração direta dos serviços por uma autoridade totalmente inexperiente no setor apresentou-se como uma solução inviável.

Em termos semelhantes, também a solução da *constituição de um operador interno* para o efeito se perfilou como uma via a rejeitar. Não obstante a estrutura empresarial que o operador interno assumiria, mais vocacionada para a exploração de um serviço económico como o serviço de transporte de passageiros, seria igualmente necessário, para além do processo legal da sua constituição, a sua capacitação em termos técnicos e operacionais. A constituição de um operador interno imporia:

- a) A constituição de capacidade económica e financeira, e de uma equipa de recursos humanos, para realizar este investimento e a sua posterior operação;
- b) A aquisição de uma frota de autocarros;
- c) A aquisição ou aluguer de terrenos para instalação de parques e oficinas;
- d) A edificação de instalações e aquisição de equipamentos oficinais, de lavagem de veículos e de abastecimento de combustíveis.

Um eventual investimento na constituição de um operador interno implicaria, pelo menos, investir na aquisição de uma frota com cerca de 100 autocarros, contratar motoristas e outros elementos para outras funções (manutenção, administrativas, comerciais, direção, etc.), investir em infraestruturas de estacionamento e manutenção de veículos.

Em suma, os municípios envolvidos, não dispõem, nesta fase, nem de competências técnicas, nem de capacidade financeira para constituir, em tempo compatível com o cumprimento da legislação vigente, um operador interno e realizar o investimento necessário para assegurar a prestação dos serviços de transporte público de passageiros no seu território.

Considerando as competências atuais e os recursos financeiros e de gestão que seriam necessários para concretizar estes investimentos, esta possibilidade foi abandonada do leque de opções a considerar.

Entendeu-se que, pelo menos nesta primeira fase de exercício pelos municípios envolvidos das suas competências em matéria de transporte de passageiros, a melhor forma de servir a população e o interesse público da mobilidade em cada município seria recorrendo ao *know-how*, capacidade e *expertise* do setor privado, mediante a celebração de um contrato de serviço público.

2.2 OPÇÃO PELA CELEBRAÇÃO DE UM CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO

Foram analisadas as duas modalidades de contrato de serviço público previstas na Lei 52/2015 – contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros e contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros. Concluiu-se que o modelo que melhor se ajusta à realidade presente é o contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros, quer por ser compatível com o atual estado de capacitação e com os recursos necessários à fiscalização e monitorização do futuro contrato, quer pelas razões acima apontadas.

A opção por um contrato de prestação de serviço, em que o operador é remunerado pelo serviço prestado (essencialmente pelos veículos-quilómetro [VKM] produzidos) pressupõe que a AT terá controlo absoluto sobre a receita da operação. Para isso, pretende-se que o futuro prestador de serviço disponibilize informação detalhada sobre receitas do sistema, criando um sistema de bilhética e de apoio à exploração muito detalhado, permitindo que os técnicos da AT possam monitorizar em tempo real toda a operação do sistema.

Os operadores que asseguram a rede e os serviços atuais dispõem de um conhecimento profundo das condições em que o serviço é prestado e dos vários segmentos de procura e de receitas. Assim, considerou-se que a opção pelo modelo de contrato de prestação de serviços seria aquela que melhor se ajusta ao atual estado de capacitação da AT, permitindo que esta fique com toda a informação da operação do sistema e consiga, no final do prazo deste contrato (três anos + um) estar preparada para lançar um outro procedimento eventualmente por um período mais alargado.

Por outro lado, o enorme desconhecimento das Autoridades sobre a procura real, mesmo no serviço que tradicionalmente é feito sob autorização administrativa, resulta na grande dificuldade jurídica de uma concessão pois o risco de os pressupostos da mesma não se verificarem é muito grande e incontável, o que levaria, quase de certeza, a uma necessidade de equilíbrio financeiro da concessão, cujos contornos são desconhecidos.

Por isso, esta opção da prestação de serviços se revela também mais alinhada com o princípio da boa-fé contratual e da atividade administrativa em geral: de início e num período de tempo relativamente curto, mas suficiente para se recolherem e tratarem dados sobre a procura do serviço de transportes públicos de passageiros, leva-se a efeito uma prestação de serviços, com alguma capacidade de adaptação às circunstâncias reais de operação e, só depois disso, se obterão dados reais que possam fundar uma base negocial para uma eventual concessão futura ou outro modelo qualquer dos juridicamente possíveis de serem concretizados.

Deste modo, conclui-se que a opção pela celebração de contrato de prestação de serviços com um operador de serviço público selecionado através de um procedimento concorrencial consubstancia a decisão mais adequada que permite promover a sustentabilidade do sistema do serviço público de transporte de passageiros, garantindo uma partilha equilibrada de riscos, custos e responsabilidades e que seja simultaneamente compatível com os interesses públicos e privados subjacentes à exploração do serviço público em causa com recurso à colaboração de entidades privadas.

3 DURAÇÃO DO CONTRATO

3.1 A DURAÇÃO DA OPERAÇÃO

De acordo com o disposto no artigo 48º do, no “caso de contratos de (...) aquisição de serviços, a fixação no caderno de encargos de um prazo de vigência do contrato a celebrar superior a três anos deve ser fundamentada.”

As AT envolvidas decidiram celebrar um contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros por um período de três anos, prorrogável por um período máximo de um ano, tendo em conta:

- a) A ausência de dados estruturados confiáveis e objetivos necessários à conceção de uma concessão de longa duração, sendo a presente prestação de serviços, por isso, considerada como uma “fase transitória ou experimental” que permite a recolha desses dados em falta para a conceção da próxima concessão;
- b) O nível de capacitação atualmente existente em cada município;
- c) O equilíbrio do modelo económico-financeiro (infra) correspondente ao objeto e objetivos da prestação de serviços em torno do conceito de “lucro razoável” e
- d) A matriz de risco, constante do quadro *infra*,
- e) A *Alia* e transitoriedade introduzida nos padrões de mobilidade pela pandemia provocada pelo Covid-19

Considera-se que o prazo da prestação de serviços deve ser **3** anos, prorrogável por um ano, depois de avaliado o desempenho do operador, a oportunidade de optar por outros modelos, bem como outras circunstâncias jurídicas e materiais vigentes à data da decisão de prorrogação.

Considera-se que neste prazo contratual será possível gerar benefício económico para o adjudicatário, aumentando a qualidade do serviço de transporte prestado à população, e permite aprofundar o processo da sua capacitação e preparar o futuro contrato de 2ª geração com um nível de conhecimento sobre esta indústria que seguramente proporcionará mais opções no futuro.

3.2 PERÍODO DE TRANSIÇÃO

O estabelecimento de um período de transição tem por objetivo garantir que a saída dos operadores que atualmente asseguram os serviços que serão objeto do contrato e o início da operação objeto deste contrato se processará sem interrupções. O período transitório tem por principais objetivos:

- a) Facultar ao prestador do serviço o tempo que este considere necessário para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais relativos ao início efetivo da operação objeto do contrato;
- b) Propiciar a articulação entre as partes, na medida das responsabilidades de cada uma no contrato;
- c) Implementar um plano de comunicação e sensibilização dos utentes e demais população quanto aos diversos termos da operação objeto do contrato, designadamente ao nível das linhas, dos horários, das frequências, da bilhética e do tarifário, de modo a provocar o mínimo de constrangimentos a quem utiliza as atuais operações em curso.

O período transitório tem a duração mínima de duas semanas e a duração máxima de seis meses, sendo o prazo concreto o resultante da proposta apresentada a concurso pelo prestador do serviço.

Durante o período transitório e até ao início efetivo da operação objeto do contrato, o prestador do serviço não tem direito a qualquer remuneração.

4 OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS E MODELO DE REMUNERAÇÃO

4.1 OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

Sem prejuízo das demais obrigações constantes do presente Caderno de Encargos e da legislação aplicável, o prestador do serviço estará obrigado a:

1. Prestar as atividades objeto do contrato, de acordo com as condições constantes do Caderno de Encargos e da proposta adjudicada;
2. Garantir a eficiência e a qualidade do serviço de transporte prestado;
3. Afetar à prestação do serviço as viaturas que cumpram todos os requisitos exigidos no presente Caderno de Encargos e demais requisitos constantes da legislação e regulamentação a todo o tempo em vigor;
4. Garantir o bom funcionamento, a manutenção e a limpeza das viaturas afetadas à prestação do serviço;
5. Garantir que o pessoal afeto à prestação do serviço, designadamente os motoristas das viaturas, cumprem com todos os requisitos legais e regulamentares exigidos, incluindo o uso de correção e de urbanidade no trato com os passageiros e terceiros;
6. Entregar a cada município toda a receita que obtiver com a venda de títulos de transporte (quer passes, quer bilhetes, vendidos em instalações ou nas próprias viaturas)
7. Proceder à fiscalização dos títulos de transporte utilizados pelos utentes, sem prejuízo do sistema de fiscalização próprio de cada AT;
8. Reportar, no mais curto lapso de tempo, todas as vicissitudes e circunstâncias que não lhe sejam imputáveis, que determinaram o incumprimento de qualquer das condições da prestação do serviço.

4.1.1 MATERIAL CIRCULANTE

Atendendo a preocupações ambientais relativamente às emissões de poluentes, pretende-se que o material circulante a operar na prestação de serviço disponha de idades médias inferiores às aquelas atualmente em operação no território.

Assim, as viaturas a afetar à prestação do serviço terão as seguintes características:

4.1.1.1 AUTOCARROS STANDARD (VIATURAS HOMOLOGADAS PARA SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EM PORTUGAL).

- a) A idade máxima de qualquer autocarro standard que esteja afeto à operação regular é de 20 (vinte) anos e a idade média do conjunto dos autocarros standard afetos à operação regular não pode ultrapassar os 15 (quinze) anos;
- b) O serviço regular será assegurado por veículos standard até 15m metros, com a seguinte disposição:
 - Mínimo de 40 lugares sentados;
 - Mínimo de 30 Lugares em pé: os que possam ser ocupados dentro dos limites possíveis da homologação.
 - Ou, caso a procura o justifique, poderão ser utilizados autocarros articulados com lotação mínima de 50 lugares sentados.
- c) O prestador do serviço deverá adequar a frota para dar resposta à procura,.

4.1.1.2 AUTOCARROS TIPO MIDIBUS (VIATURAS HOMOLOGADAS PARA SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EM PORTUGAL).

- a) A idade máxima desta frota afeta à operação urbana é de 12 (doze) anos e a idade média do conjunto dos autocarros afetos à operação urbana não pode ultrapassar os 8 (oito) anos.
- b) O serviço será assegurado por veículos tipo *midibus*, com comprimento entre 7 a 9 metros e com a seguinte disposição:
 - Mínimo de 20 lugares sentados;
 - Mínimo de 15 lugares em pé: os que possam ser ocupados dentro dos limites possíveis da homologação;
- c) Esta frota afeta à operação urbana deverá ser dotada de:
 - Rampa de acesso a PMR;
 - Lugar para cadeira de rodas;
 - Ar condicionado;
 - Sistema Wi-fi gratuito a bordo.

Todas as viaturas a afetar à prestação do serviço devem observar as regras legais e regulamentares a todo o tempo em vigor, designadamente as constantes do Decreto-Lei n.º 58/20041, de 19 de março.

4.1.2 SISTEMA DE BILHÉTICA

Tem-se como objetivo garantir que o Sistema de Bilhética do Operador (SBO) cumpre os requisitos técnicos atualizados e permite a sua evolução futura de forma a poder incorporar novas funcionalidades e integrações com outros sistemas existentes ou a criar. Este sistema deverá utilizar as tecnologias definidas na norma ISO 14443 e aberto à introdução de melhorias e de inovações tecnológicas, garantindo a interoperabilidade dos sistemas.

Pretende-se que o sistema respeite as recomendações da diretiva europeia ITS 2010/40/EU, garantindo a compatibilidade entre os diversos sistemas em uso nas áreas de concessão de outras Autoridades de Transportes vizinhas.

O prestador do serviço deverá proceder à instalação de um Posto de Regulação e Monitorização (composto por dois postos de trabalho) para uso das AT, assegurando-se a migração da informação estatística em formatos editáveis e de formato universal, como “.xls”, que permitam o tratamento de dados e a emissão de relatórios estatísticos. O prestador do serviço compromete-se a assegurar a efetiva integração dos diferentes sistemas.

4.1.3 SISTEMA DE INFORMAÇÃO E APOIO À EXPLORAÇÃO E PLATAFORMA DE GESTÃO

Será responsabilidade e encargo do prestador do serviço montar e ter permanentemente ativo um Sistema de Apoio à Exploração (SAE), baseado na integração de tecnologias de informação e comunicação com tecnologias de posicionamento, e integrado com o SBO. Todos os autocarros afetos à prestação do serviço devem ter equipamentos que permitam o adequado funcionamento do SAE.

O SAE deverá permitir, no mínimo:

- a) Localização do veículo com base na utilização do sinal dos satélites GPS ou de odómetro, no caso do autocarro se encontrar em zonas de sombra do sinal GPS;
- b) Estar integrado com o sistema de expedição de bilhetes e pagamento electrónico;

- c) Indicar informações no Sistema de Informações aos passageiros, a bordo do veículo, nas paragens e aplicações informáticas.

A Base de Dados do SAE deverá incluir:

- a) Dados de Configuração com informação relacionada com as linhas, autocarros, motoristas, horários, etc. Deverá ser possível utilizar informações da Base de Dados para alimentar outros sistemas (por exemplo, informações na *web* num formato *standard* IE NETEX), sem que exista necessidade de realizar modificações nessas aplicações por terceiros;
- b) Dados primários de exploração: armazenamento diário numa base de dados relacional de todos os dados relevantes gerados durante a exploração, aos quais se poderá ter acesso em tempo real. Os dados serão classificados nas seguintes categorias:
- Quilómetros: para cada autocarro atribuído dever-se-ão armazenar os dados do conta-quilómetros, quilómetros realizados na linha x, fora da linha e quilómetros em vazio;
 - Horário de cada carro: hora teórica planificada, hora de referência (de acordo com as modificações efetuadas em tempo real), hora de chegada e de saída real de cada ponto especificado na linha;
 - Serviços: informações relativamente aos serviços de motoristas;
 - Eventos do autocarro.

A base de dados carregada durante o período de contrato deverá ser de acesso aberto e fornecida em bruto sempre que solicitada pelos Municípios.

O SAE deverá dispor de um conjunto de janelas destinadas a monitorizar, em tempo real, as diferentes variáveis associadas ao funcionamento (atual e ao longo do dia de serviço) e estar interligado em permanência ao Posto de Regulação e Monitorização. O SAE deve ser definido de modo a disponibilizar um sistema de relatórios de informação relativamente aos dados históricos de exploração. Este módulo deve ser constituído por uma ferramenta simples que permita fazer a consulta por linhas e trajetos, tempos de percurso, controlo de pontualidade, passageiros por serviço, detalhes de horas de passagem por paragens e outros relatórios que possam ser úteis para que as AT procedam à monitorização e à fiscalização da prestação do serviço.

4.1.4 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO

Por forma a garantir a boa execução do contrato, foram definidos um conjunto de indicadores de desempenho sobre os quais a concessionária terá de prestar informação em relatórios com periodicidade definida.

A construção destes indicadores teve por base a comunicação de AMT às ATs sobre indicadores de monitorização e supervisão e outros que se revelaram complementares e que são habitualmente utilizados no setor em mercados mais maduros.

Pretende-se, com estes indicadores, assegurar a plena execução do contrato e preparar a contratualização seguinte.

4.1.5 PESSOAL

O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 estabelece no n.º 5 do artigo 4.º regras especiais no que respeita à proteção dos trabalhadores, em caso de alteração de operador.

Com o propósito de esclarecer a aplicação destas regras especiais, a Comissão Europeia veio, na Comunicação da Comissão 2014/C 92/01, “Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros” (em diante, “Comunicação”), clarificar as opções que as autoridades de transportes têm ao dispor na hipótese de a celebração de um novo contrato de serviço público ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 implicar mudança do operador, a saber:

(i) “Não tomar nenhuma medida específica. Nesse caso, os direitos dos trabalhadores, nomeadamente à transferência, só têm de ser salvaguardados se estiverem preenchidas as condições de aplicabilidade da Diretiva 2011/23/CE, por exemplo quando são transferidos ativos corpóreos importantes, como material circulante”.

(ii) “Exigir a transferência do pessoal anteriormente contratado para prestar os serviços, com os direitos que este teria caso se tivesse efetuado uma transferência na aceção da Diretiva 2011/23/CE, fosse esta aplicável ou não [...]”

(iii) “Exigir ao operador que respeite determinadas normas sociais relativamente a todo o pessoal envolvido na prestação dos serviços de transporte público, «para garantir a existência de condições de concorrência transparentes e comparáveis entre os operadores e para evitar o risco de dumping social», como indica o considerando 17 do regulamento (CE) n.º 1370/2007. Tais normas poderão,

designadamente, fazer parte de um acordo de empresa ou de um acordo coletivo para o segmento de mercado em causa”; e

(iv) “Combinar as opções (ii) e (iii)”.

Nem o Regulamento (CE) 1370/2007, nem o entendimento da Comissão, dá prevalência a qualquer uma das opções antes descritas.

No caso, o Caderno de Encargos acolhe a opção indicada em (i), em linha com o enquadramento acima exposto, que permite assegurar aos trabalhadores ao serviço dos atuais operadores, a tutela decorrente das regras vertidas no Código do Trabalho, em transposição da Diretiva, conquanto a operação em causa venha a reunir indícios que permitam qualificá-la como uma transmissão de estabelecimento.

4.1.6 SUBCONTRATAÇÃO

O Regulamento 1370/2007 determina que as peças procedimentais e o próprio contrato “devem ser transparentes quanto à possibilidade ou impossibilidade de subcontratação e, caso esta seja possível, quanto à sua extensão” (n.º 7 do artigo 4.º).

Por seu turno, o Código dos Contratos Públicos sujeita, no n.º 1 do artigo 319.º, a subcontratação a autorização do contraente público.

No presente contrato é admissível a subcontratação, nos termos e com os limites previstos nos artigos 316.º e seguintes do CCP. No entanto, em qualquer circunstância, o prestador do serviço é obrigado a prestar, com os seus próprios recursos, uma parte da atividade correspondente, no mínimo, a 60% (sessenta por cento) do preço base constante do presente caderno de encargos.

4.1.7 REPORTE DE INFORMAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Uma das maiores dificuldades que as AT têm de enfrentar na conceção da prestação de serviço prende-se com a ausência de dados objetivos e confiáveis sobre, entre outros, as condições de oferta e procura, a qualidade e a rentabilidade do serviço público de transporte, disponíveis no concelho.

Assim sendo, justifica-se, desde logo, a importância dada às obrigações de informação.

No caderno de encargos estão definidos todos os mapas de indicadores que o prestador de serviço estará obrigado a fornecer à AT e a respetiva periodicidade: dados gerais sobre a oferta, indicadores

sobre os recursos humanos, indicadores sobre as características da frota, Indicadores sobre os custos da operação, indicadores sobre as receitas, indicadores sobre a procura, indicadores sobre os veículos utilizados, Indicadores sobre o desempenho e o cumprimento dos serviços, etc.

De igual forma irá ser dado cumprimento ao disposto no artigo 7.º do Regulamento 1370/2007 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 23 de Outubro de 2007, por cada uma das dez Autoridades de Transportes que integram o agrupamento de entidades adjudicantes, conforme o previsto nas peças do procedimento do concurso.

4.1.8 ATIVIDADES ACESSÓRIAS OU COMPLEMENTARES AUTORIZADAS

O Caderno de Encargos admite que, não obstante que a prestação de serviço de transporte público seja o objeto principal do prestador de serviço, este pode exercer determinadas atividades acessórias e complementares, as quais devem, contudo, ser autorizadas pelas AT, em observância do regime previsto no Código dos Contratos Públicos.

O prestador de serviço poderá realizar, a título acessório, por sua conta e risco e destinando-se a contribuir para o equilíbrio comercial do contrato na sua globalidade, as seguintes atividades e serviços conexos com a exploração do Serviço Público:

- a) Serviços de publicidade nos veículos utilizados na exploração do Serviço Público, no *Website* e na *App* do prestador de serviço, podendo para o efeito a prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.
- b) Serviços especializados e/ou de aluguer fixo ou ocasional de viaturas, com ou sem condutor, designadamente para serviços de turismo, prestados a terceiras pessoas ou entidades, podendo para o efeito a prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.
- c) Serviços de transporte expressos, podendo para o efeito o prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.
- d) Realização de atividades comerciais ou prestação de serviços a terceiros, designadamente despacho de encomendas, de manutenção automóvel ou exploração de espaços comerciais, podendo para o efeito o prestador de serviço utilizar os recursos que integram o Estabelecimento da Prestação de Serviços.

4.1.9 TRANSIÇÃO NO TERMO DO CONTRATO

Este concurso será de prestação de serviços por um curto período de tempo, ou seja três anos eventualmente prorrogável por mais um ano.

Este período é o necessário para ter uma informação rigorosa das necessidades de mobilidade, qualificar os recursos humanos das AT e lançar um novo procedimento de contratação retirando-lhe as incertezas que decorrem do desconhecimento atualmente existente quanto às necessidades e procura deste serviço, reduzindo o risco do operador e das AT.

4.2 MODELO DE REMUNERAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Pela prestação do serviço objeto do contrato e cumprimento das demais obrigações por parte do prestador do serviço, as AT pagarão ao prestador do serviço uma remuneração assente no critério preço unitário/quilómetro multiplicado pelo número de quilómetros produzidos.

Para efeitos do disposto no número anterior, apenas são contabilizados os quilómetros percorridos, de acordo com o percurso das linhas, horários e periodicidade estabelecidos no contrato, sem prejuízo de eventuais acertos decorrentes, designadamente, de alterações de percurso por alterações do traçado e de ocupação da via pública com trabalhos, e da prestação de serviços ocasionais.

O preço unitário/quilómetro é o que resultar da proposta adjudicada, sendo atualizado anualmente, a partir do segundo ano contratual, de acordo com o índice de preços no consumidor publicado para o ano anterior, excluindo habitação.

5 MATRIZ DE RISCOS

Procedeu-se a uma Análise do Risco, no âmbito da contratualização do serviço público de transporte de passageiros, realizada no sentido de preparar a contratualização dos transportes coletivos de passageiros para os municípios envolvidos. A contratualização do serviço pode ser feita de dois modos:

A. Contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros:

- O operador obriga-se a explorar o serviço público, em condições e por um período determinados pela autoridade competente, em nome próprio e sob sua responsabilidade.
- O operador é remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros;
- Assunção maioritária do risco pelo operador.

B. Contrato de prestação de serviços transporte de passageiros:

- O operador obriga-se a prestar o serviço público, em condições e por um período determinados pela autoridade competente, em nome da autoridade.
- O operador recebe uma remuneração por parte da Autoridade
- Assunção maioritária do risco pela autoridade.

Assim sendo, há que ter em conta o seguinte enquadramento legal:

- Código dos Contratos Públicos e RJSPTP;
- Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
- Diretivas Contratação: Diretiva 2014/23/EU, Diretiva 2014/24/EU, Diretiva 2014/25/EU.

A decisão do tipo de contrato que é realizado tem subjacente a opção de distribuição do risco entre a autoridade de transportes e o operador, mas também os graus de intervenção da autoridade na execução do contrato.

São vários os fatores que contribuem para a distribuição do risco, destacando-se entre eles:

- Decisão sobre quem fica com a receita tarifária;
- Responsabilidade pela definição do serviço público de transporte e arrecadação da receita;

- Responsabilidade pela manutenção e aquisição de veículos ou material circulante e/ou pelo investimento em infraestrutura;
- Responsabilidade pela implementação de novas tecnologias de informações e comunicação nos transportes públicos de passageiros;
- Liberdade na modificação do contrato (serviços);
- Sistema de incentivos: procura, receitas ou nível de serviço;
- Responsabilidade por custos associados à prestação de serviços de transportes (como os custos decorrentes do funcionamento do sistema viário, congestionamento, política geral de preços e riscos políticos);
- Responsabilidade pela performance do serviço;
- Responsabilidade pelo financiamento

Neste contexto, procedeu-se a uma identificação dos riscos na contratualização do serviço de transportes públicos de passageiros, tendo em conta as modalidades de contratualização permitidas pela lei que, como se referiu em cima, são a **Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte de Passageiros** ou um **Contrato de Prestação de Serviços de Transporte de Passageiros**.

A tabela seguinte lista os riscos identificados para cada modelo de contratação e a respetiva distribuição por cada interveniente:

NATUREZA DO RISCO	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS		CONCESSÃO	
	Operador	Autoridade	Operador	Autoridade
Custos de Produção	X		X	
Oferta		X	X	
Procura		X	X	
Investimento	X		X	
Cobrança da Receita Tarifária		X	X	
Ajustamentos à oferta		X	X	
Custos de Operação	X		X	
Custos de Manutenção	X		X	
Performance		X	X	
Introdução de Novas Tecnologias				
Financiamento		X	X	
Força Maior		X		X
Político		X		X

Quadro 1 - Matriz de Risco

Esta distribuição de risco é abstrata e resulta de duas orientações para análise do risco:

- O risco deve ser atribuído a quem está em melhores condições de o mitigar;
- A assunção do risco tem custos: quantos mais forem atribuídos ao operador, mais probabilidade há de subida do preço a pagar.

Da análise realizada, e no atual quadro de desconhecimento do mercado (por parte da autoridade), designadamente do mercado que se vai fixar com o contrato, resulta que o contrato de prestação de serviços é um modelo que contém em si menor risco para a Autoridade do que o contrato de concessão.

Seja quem for o responsável por qualquer risco identificado, qualquer concorrente antecipará uma defesa do mesmo em fase de apresentação de propostas (se previr que o risco em causa vem a ser da sua responsabilidade), fazendo com o valor médio das propostas aumente.

Determinante para a decisão entre o tipo de contrato a lançar a concurso, neste primeiro contrato e face ao genérico desconhecimento, será, a nosso ver, a diminuição ao máximo possível do número de anos do contrato: deveremos tentar obter o número suficiente de anos de prazo do contrato para que seja possível a recolha, análise e tratamento de dados (oferta, procura, custos, preços, qualidade de serviço, etc..) que nos permitam assegurar o lançamento, no mais curto tempo possível, de um novo contrato mais estável e adequado às necessidades dos munícipes e das pessoas que visitam, trabalham e estudam na região.

Este desiderato será obtido se e na medida em que um primeiro contrato não tenha duração menor que 1 ano nem maior que 3, podendo abarcar movimentos sazonais que possam hoje ser desconhecidos; ponto é que a recolha de informação e o tratamento de dados de mobilidade e a formação de pessoal seja realizada aquando da execução do contrato.

Daí que se prefira o contrato de prestação de serviços no cotejo que dele fazemos com o contrato de concessão, neste momento, pois apresenta um risco menor para o município.

O desenho da rede de transportes está articulado com o desenho das AT contíguas, por forma a eliminar serviços redundantes.

6 MODELO DE CONCURSO E MODELO DE AVALIAÇÃO

6.1 A ADOÇÃO DE UM CONCURSO PÚBLICO

De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 18.º do RJSPTP, “[a] seleção de qualquer operador de serviço público segue o regime jurídico estabelecido no Regulamento e no Código dos Contratos Públicos, sem prejuízo do disposto no presente RJSPTP”. Ou seja, o RJSPTP sujeita a adjudicação de contratos públicos de serviço de transporte de passageiros a uma dupla vinculação, i.e., por um lado têm de ser observadas as regras constantes do Regulamento n.º 1370/2007, e, por outro lado, as regras previstas na Parte II do CCP.

Estando em causa uma aquisição de serviços e tendo em conta o valor estimado, o n.º 1 do artigo 31.º do Código dos Contratos Públicos determina que seja adotado, em alternativa, um dos seguintes procedimentos:

- a) O concurso público;
- b) O concurso limitado por prévia qualificação;
- c) O procedimento de negociação;
- d) O diálogo concorrencial.

Nesta conformidade, a opção tomada foi a do lançamento de um concurso público, por se entender que este tipo procedimental, conjugado com a imposição de obrigações contratuais no Caderno de Encargos consideradas essenciais para o serviço público pretendido pelos municípios envolvidos, assegura o interesse público que se pretende garantir com a celebração do contrato, apresentando ainda a vantagem de menor morosidade procedimental.

Mais ainda será aferido a todo o tempo o cumprimento das normas legais nacionais e europeias bem como, das disposições contratuais, sem prejuízo da avaliação prévia à celebração contratual, nos termos e para os efeitos do disposto na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

6.2 A CAUÇÃO

Nos termos do n.º 1 do artigo 88.º do Código dos Contratos Públicos, deve ser, em regra, exigida ao adjudicatário a prestação de uma caução destinada a garantir a celebração e o exato e pontual cumprimento de todas as obrigações legais e contratuais. Nos termos da lei, o valor da caução é de, no máximo, 5% do preço contratual, devendo ser fixado em função da complexidade e expressão financeira do contrato (cfr. artigo 89.º, n.º 1).

Em função do desenho contratual gizado e da sua complexidade, considera-se adequado uma caução de valor de 5% da remuneração anual a pagar ao operador por forma a garantir a manutenção da operação em caso de incumprimento, nomeadamente assegurando os custos com pessoal, combustível, entre outros por um período razoável à tomada de decisão sobre a solução a adotar para colmatar a situação de incumprimento.

6.3 O MODELO DE AVALIAÇÃO

Nos termos do disposto no artigo 74.º do Código dos Contratos Públicos, a adjudicação é feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa para a entidade adjudicante, determinada por uma das seguintes modalidades:

- a) Melhor relação qualidade-preço, na qual o critério de adjudicação é composto por um conjunto de fatores, e eventuais subfatores, relacionados com diversos aspetos da execução do contrato a celebrar (multifactor);
- b) Avaliação do preço ou custo enquanto único aspeto da execução do contrato a celebrar (monofactor).

No caso concreto, entendeu-se que o preço deveria ser o único aspeto da execução do contrato a submeter à concorrência uma vez que outros aspetos, como a idade da frota, sistema de apoio à exploração, bilhética e as restantes condições gerais de serviço estão definida com detalhe no Caderno de Encargos.

A avaliação das propostas é efetuada de acordo com os seguintes fatores e coeficientes de ponderação respetivos:

FATORES		PONDERAÇÃO
F ₁	“Preço Unitário / Km” para o Autocarros Standard	68%
F ₂	“Preço Unitário / Km” para Autocarros Midi	32%

Quadro 2 - Fatores e coeficientes de ponderação da Avaliação

A pontuação do Fator **F₁** – “Preço unitário/km” para o Autocarros Standard” será obtida de acordo com as pontuações de referência que definem uma reta, com as quais será comparada a proposta do Concorrente:

FATOR F₁

DESCRIPTOR	PONTUAÇÃO
1,90€ =	200 pontos
2,05 € =	100 pontos

Quadro 3 - Pontuação fator F₁ (Valores Padrão)

Pontuação fator F₁= -1000*F₁+2050

A pontuação do Fator **F₂** – “Preço unitário/km” para os Autocarros Midi” será obtida de acordo com as pontuações de referência que definem uma reta, com as quais será comparada a proposta do Concorrente:

FATOR F₂

DESCRIPTOR	PONTUAÇÃO
1,85 € =	200 pontos
2,00 € =	100 pontos

Quadro 4 - Pontuação fator F₂ (Valores Padrão)

Pontuação do Fator F₂ = -1000*F₁+2000

Os valores respetivos de F₁ e F₂ serão calculados em função do preço contratual indicado no ANEXO II através da divisão do valor anual (sem IVA) pelo número de quilómetros anuais, arredondado à centésima.

A proposta mais vantajosa (PMV) será aquela que obtiver a maior pontuação resultante da soma dos percentuais, arredondados à centésima seguinte, alcançados em cada um dos fatores de avaliação:

$$\text{PMV} = (0,68 \times \text{PF}_1) + (0,32 \times \text{PF}_2)$$

Onde:

PF1: Pontuação do Fator F_1

PF2: Pontuação do Fator F_2

Critério de desempate: pontuações obtidas em cada um dos factores, por ordem decrescente de importância

7 MODELO ECONÓMICO-FINANCEIRO

7.1 PRESSUPOSTOS

O presente estudo de viabilidade económica e financeira foi elaborado para os períodos económicos compreendidos entre 2023 e 2026. Em anexo (anexo A) encontram-se as projeções para cada um dos municípios bem como as linhas, horários e paragens.

Os pressupostos que deram origem à construção do presente estudo apresentam-se esclarecidos nos pontos subsequentes deste capítulo. A técnica de *benchmarking* foi utilizada de modo a servir de suporte à construção de indicadores garantindo também uma maior fiabilidade do estudo e dos indicadores que neste são apresentados. A observação efetuada na aplicação da técnica de *benchmarking* contempla o estudo à concessão para a rede de transportes que está agora novamente em estudo e que ao tempo foi realizado pela TIS² e a observação de uma empresa de referência do setor designada de TUB – Transportes Urbanos de Braga.

Importa referir que o presente estudo contempla uma análise de sensibilidade para a avaliação de indicadores económicos e financeiros como por exemplo a VAL e a TIR. Nesse sentido, o estudo foi realizado sob diferentes cenários: mais favorável e menos favorável. A variável de sensibilidade utilizada para cada cenário foi o custo por quilómetro, ou seja, o valor base em que o presente concurso se fixa, respetivamente:

- Cenário mais favorável a contratar: veículos standard 2,05€/km e para veículos “midi” 2,00€/km;
- Cenário menos favorável a contratar: veículos standard 2,10€/km e para veículos “midi” 2,05€/km;

Os trabalhos desenvolvidos na formulação deste estudo foram diligentemente construídos sob os seguintes pressupostos:

- I. Para a quantificação da receita foram consideradas as escolas de todos os concelho envolvidos.
- II. Também na quantificação da receita foi determinado com base na totalidade dos quilómetros a percorrer em cada ano. Neste ponto foram considerados os dados da seguinte tabela:

² TIS (2019), ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA E ANÁLISE DE RISCOS PARA A REDE DE TPR DA CIM-AM: RELATÓRIO FINAL.

TIPOLOGIA VIATURAS	Nº DE VIATURAS	KM'S ANUAIS	PREÇO / KM A CONTRATAR (€)	TOTAL RECEITAS (€)
Midi	12	900.000	2,00 €	1.800.000,00 €
Standard	107	1.741.614	2,05 €	3.570.308,70 €
TOTAL		2.641.614		5.370.308,70 €

Quadro 5 - Quantificação da Receita

- III. Na rubrica dos custos diretos com a frota (CMVMC), foi efetuado um estudo por tipo de viatura e os quilómetros a percorrer. Também foram calculados os consumos por quilometro percorrido e adicionalmente, foram calculadas outras despesas de conservação, reparação e manutenção previstas com a frota. Os custos com a manutenção foram calculados com base na análise dos relatórios e contas de empresas do mesmo setor, nomeadamente dos Transportes Urbanos de Braga. Para o valor do litro combustivel (gasoleo simples) foi considerado o preço médio por litro à data de referência em 17/10/2022 no valor 1,894€, também se considerou um desconto médio na região de 0,17€ por litro. Para além destes valor consideramos um incremento anual de 2% conforme os pressupostos do Governo na concertação Social de outubro de 2022.
- IV. A rubrica dos fornecimentos e serviços externos foi calculada com base em valores de mercado apresentados nas demonstrações financeiras de outros operadores, nomeadamente os Transportes Urbanos de Braga. A estimativa realizada para o presente estudo foi calculada e atualizada através da base de imputação de:
- € Imputado FSE/Km percorrido e com um incremento 2% ao ano.
- V. Na rubrica dos gastos com o pessoal efetuou-se uma estimativa do número de trabalhadores necessários para a operação. Por sua vez os valores dos salários foram estimados com o recurso à consulta dos relatórios e contas publicados para o setor, nomeadamente o dos Transportes Urbanos de Braga e também os índices salariais praticados no setor. Foi acrescentado a cada ano o valor do incremento salarial assinado em concertação Social no mês de outubro do corrente ano, sendo que para

o ano de 2023 um adicional de 5,1%, para 2024 o valor de 4,8%, para 2025 o valor de 4,7% e em 2026 o valor de 4,6%;

- VI. Na rubrica das depreciações e amortizações foram calculadas tendo por base os dados de entrada para a aquisição da frota de viaturas, o investimento em bilhética e SAE. Estes investimentos foram considerados na premissa de aquisição desses bens ao mercado. Assim, isto resultou num investimento total de 2.565.000€(dois milhões e quinhentos e sessenta e cinco mil euros). As depreciações e amortizações foram calculadas segundo o método da linha reta e para uma vida útil estimada que varia entre seis e oito anos;
- VII. Na rubrica de outros gastos e outros rendimentos não foram estimados quaisquer valores uma vez que não se prevê a ocorrência de tais gastos.
- VIII. Na rubrica de gastos e financiamento não foi considerado qualquer importância uma vez que se estima uma aquisição a pronto pagamento e sem recurso a qualquer financiamento externo;
- IX. A rubrica do Imposto sobre o Rendimento do exercício foi calculada com base em taxa de IRC de 21%;

7.2 MAPA EVOLUÇÃO DOS CONSUMOS

Mapa evolução dos consumos

		2026	2025	2024	2023
61	Custo Materias Vendidas/Consumidas	1.711.232,91	1.677.679,32	1.644.783,65	1.612.532,99
612	Matérias Primas/Consumos				
6121	Manutenção e reparação	119.338,15	116.998,18	114.704,10	112.455,00
6121	Combustíveis	1.591.894,76	1.560.681,14	1.530.079,55	1.500.077,99
	Total Geral	1.711.232,91	1.677.679,32	1.644.783,65	1.612.532,99

Quadro 6 - Consumo de energia / combustíveis e manutenção prevista

7.3 FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS PREVISTOS

Fornecimentos e serviços externos	Exercício económico	Km percorridos TUB R&C 2020	km estimados
	2020	5.638.800	2.641.614
Subcontratos	154.289,65 €	0,027362143	72.280,22 €
Trabalhos especializados	149.640,29 €	0,026537613	70.102,13 €
Publicidade e propaganda	33.315,37 €	0,005908238	15.607,28 €
Vigilância e segurança	212.193,31 €	0,037630934	99.406,40 €
Honorários	71.452,45 €	0,01267157	33.473,40 €
Comissões	61.805,97 €	0,010960837	28.954,30 €
Conservação e reparação	310.322,48 €	0,055033426	145.377,07 €
Outros serviços especializados	92.904,26 €	0,016475892	43.522,95 €
Ferramentas e utensílios de desgaste rápido	12.127,90 €	0,002150794	5.681,57 €
Livros e documentação técnica	963,92 €	0,000170944	451,57 €
Material de escritório	28.631,26 €	0,005077545	13.412,91 €
Artigos para oferta	15.509,54 €	0,002750504	7.265,77 €
Títulos de transporte pré-comprados	5.288,22 €	0,000937827	2.477,38 €
Eletricidade	39.397,38 €	0,006986838	18.456,53 €
Água	6.801,73 €	0,001206237	3.186,41 €
Deslocações e estadas	1.577,06 €	0,00027968	738,81 €
Transportes de pessoal	410,90 €	7,28701E-05	192,49 €
Transportes de mercadorias	449,28 €	7,96765E-05	210,47 €
Rendas e alugueres	30.537,66 €	0,005415631	14.306,01 €
Comunicação	55.137,70 €	0,009778268	25.830,41 €
Seguros	308.642,38 €	0,054735472	144.589,99 €
Despesas de representação	1.530,10 €	0,000271352	716,81 €
Limpeza, higiene e conforto	121.474,47 €	0,02154261	56.907,26 €
Outros serviços	7.883,06 €	0,001398003	3.692,98 €
TOTAL	1.722.286,34 €	0,305434905	806.841,12 €

Quadro 7 - Fornecimentos e serviços externos

OBS: Valores comparativos retirados do Relatório e Contas dos TUB – Transportes Urbanos de Braga.

Acessível em: <https://tub.pt/informacao-institucional/>

7.4 MAPA DE PESSOAL

Mapa Resumo do Pessoal afeto à atividade

Mapa Resumo do Pessoal afeto à atividade	Nº de Pessoas	Salário Anual médio	% dedicado ao serviço	Total
Administrativos - inclui custos de Administração	13	24.214,91	100%	314.793,80
Fiscalização	4	21.827,92	100%	87.311,69
Motoristas	112	20.536,80	100%	2.300.121,53
Totais	129			2.702.227,02

Quadro 8 - Pessoal afeto à atividade

7.5 RECEITAS

TIPOLOGIA VIATURAS	Nº DE VIATURAS	KM'S ANUAIS	PREÇO / KM A CONTRATAR (€)	TOTAL RECEITAS (€)
Midi	12	900.000	2,00 €	1.800.000,00 €
Standard	108	1.741.614	2,05 €	3.570.308,70 €
TOTAL		2.641.614		5.370.308,70 €

Quadro 9 - Receitas previstas

7.6 CONTA DE EXPLORAÇÃO

Demonstração dos resultados por natureza

Rendimentos e Gastos	2023	2024	2025	2026
Passes Escolares e outros títulos transporte	5.370.308,70 €	5.370.308,70 €	5.370.308,70 €	5.370.308,70 €
Serviços Ocasioneais	867.875,00 €	882.158,00 €	896.676,00 €	896.676,00 €
Publicidade	97.930,00 €	98.909,00 €	99.898,00 €	99.898,00 €
Serviços Ocasioneais + Publicidade / (totalidade de rendimentos)	1,5%	1,5%	1,6%	1,6%
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(1.612.532,99) €	(1.644.783,65) €	(1.677.679,32) €	(1.711.232,91) €
CMVMC / Vendas e Serviços	30,0%	30,6%	31,2%	-31,9%
Fornecimentos e serviços externos	(822.977,94) €	(839.437,50) €	(856.226,25) €	(873.350,78) €
FSE / Vendas e Serviços	15,3%	15,6%	15,9%	16,3%
Gastos com o pessoal	(2.840.040,60) €	(2.976.362,55) €	(3.116.251,59) €	(3.259.599,16) €
N.º de trabalhadores	129	129	129	129
Valor do salário médio	22.015,82 €	23.072,58 €	24.156,99 €	25.268,21 €
Gastos Pessoal / Vendas e serviços prestados	52,9%	55,4%	58,0%	-60,7%
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	1.060.562,17 €	890.792,00 €	716.725,54 €	522.699,85 €
Gastos / reversões de depreciações e de amortizações	(335.625,00) €	(335.625,00) €	(335.625,00) €	(335.625,00) €
	-6,2%	-6,2%	-6,2%	-6,2%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	724.937,17 €	555.167,00 €	381.100,54 €	187.074,85 €
Juros e gastos similares suportados	- €	- €	- €	- €
Resultados antes de impostos	724.937,17 €	555.167,00 €	381.100,54 €	187.074,85 €
Imposto sobre o rendimento do período	(152.236,81) €	(116.585,07) €	(80.031,11) €	(39.285,72) €
Resultado líquido do período	572.700,36 €	438.581,93 €	301.069,42 €	147.789,13 €

Quadro 10 - Demonstração dos resultados por natureza

7.7 LUCRO RAZOÁVEL

2023

(822.977,94) €	-	13%	724.937,17 €	11%
Fornecimentos e serviços externos			Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%		5.370.308,70 €	85%
Outro custos + amortizações			Passes Escolares e outros títulos transportes	
(1.612.532,99) €	-	25%	867.875,00 €	14%
Energia/Combustíveis			Serviços Ocasionais	
(2.840.040,60) €	-	45%	97.930,00 €	2%
Recursos Humanos			Publicidade	
CUSTOS			RECEITAS	
(5.611.176,53) €			6.336.113,70 €	

2024

(839.437,50) €	-	13%	555.167,00 €	9%
Fornecimentos e serviços externos			Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%		5.370.308,70 €	85%
Outro custos + amortizações			Passes Escolares e outros títulos transportes	
(1.644.783,65) €	-	26%	882.158,00 €	14%
Energia/Combustíveis			Serviços Ocasionais	
(2.976.362,55) €	-	47%	98.909,00 €	2%
Recursos Humanos			Publicidade	
CUSTOS			RECEITAS	
(5.796.208,70) €			6.351.375,70 €	

2025

(856.226,25) €	-	13%	381.100,54 €	6%
Fornecimentos e serviços externos			Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%		5.370.308,70 €	84%
Outro custos + amortizações			Passes Escolares e outros títulos transportes	
(1.677.679,32) €	-	26%	896.676,00 €	14%
Energia/Combustíveis			Serviços Ocasionais	
(3.116.251,59) €	-	49%	99.898,00 €	2%
Recursos Humanos			Publicidade	
CUSTOS			RECEITAS	
(5.985.782,16) €			6.366.882,70 €	

2026

(873.350,78) €	-	14%	187.074,85 €	3%
Fornecimentos e serviços externos			Lucro razoável	

(335.625,00) €	-5%	99.898,00 €	2%
Outro custos + amortizações		Compensação tarifária	
(1.711.232,91) €	-5%	896.676,00 €	14%
Energia/Combustíveis		Outras Receitas Operador	
(3.259.599,16) €	-	5.370.308,70 €	84%
Recursos Humanos	51%	Receita Tarifária	
CUSTOS		RECEITAS	
(6.179.807,85) €		6.366.882,70 €	

Quadro 11 - Cálculo do lucro razoável

7.8 ESTIMATIVA DO MONTANTE DA COMPENSAÇÃO PELAS OSP

ANO	COMPENSAÇÃO POR OBRIGAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO (€)
2023	5.370.308,70 €
2024	5.370.308,70 €
2025	5.370.308,70 €
2026	5.370.308,70 €
TOTAL	21.481.234,80€

Quadro 12 - Estimativa do montante de compensação por Obrigação de Serviço Público

7.9 CONCLUSÃO

Este estudo teve como critério a avaliação de dois cenários de prestação de serviços apresentando-se como o mais favorável à contratação.

Com base no investimento previsto e com o cálculo dos *cash flows* líquidos gerados e atualizados a uma taxa de desconto de 4%, este cenário em estudo apresenta uma taxa interna de rentabilidade de 4,06%.

8 PREÇO BASE

O Preço Base do concurso foi determinado fazendo uma análise de sensibilidade que valida o intervalo máximo de aceitação de preço por quilómetro percorrido para o cenário de prestação de serviços.

Tendo por base o investimento previsto e com o cálculo dos *cash flows* líquidos gerados e atualizados a uma taxa de desconto de 4%, teremos uma taxa interna de rentabilidade de 4,06%.

O preço por quilómetro para o transporte para as viaturas “midi” é de €2,00 e para as viaturas standard é de €2,05 e percorrerão 2.641.614 quilómetros por ano por um período máximo de quatro anos o que perfaz um valor de € 21.481.234,80.

9 O COMPARADOR DO SETOR PÚBLICO

Tendo por base os pressupostos do ponto 8 do presente relatório elaborou-se um estudo de viabilidade económica que teve como premissa de pagamento pela obrigação de serviço público para o cenário menos favorável a contratar no valor de 2,05€/km e 2,10€/km respetivamente para viaturas “midi” e “standard”.

9.1 CONTA DE EXPLORAÇÃO CENÁRIO MAIS FAVORÁVEL A CONTRATAR

Demonstração dos resultados por natureza

Rendimentos e Gastos	2023	2024	2025	2026
Passes Escolares e outros títulos transporte	5.502.389,40 €	5.502.389,40 €	5.502.389,40 €	5.502.389,40 €
Serviços Ocasionais	867.875,00 €	882.158,00 €	896.676,00 €	896.676,00 €
Publicidade	97.930,00 €	98.909,00 €	99.898,00 €	99.898,00 €
Serviços Ocasionais + Publicidade / (totalidade de rendimentos)	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(1.612.532,99) €	(1.644.783,65) €	(1.677.679,32) €	(1.711.232,91) €
CMVMC / Vendas e Serviços	29,3%	29,9%	30,5%	-31,1%
Fornecimentos e serviços externos	(822.977,94) €	(839.437,50) €	(856.226,25) €	(873.350,78) €
FSE / Vendas e Serviços	15,0%	15,3%	15,6%	15,9%
Gastos com o pessoal	(2.840.040,60) €	(2.976.362,55) €	(3.116.251,59) €	(3.259.599,16) €
N.º de trabalhadores	129	129	129	129
Valor do salário médio	22.015,82 €	23.072,58 €	24.156,99 €	25.268,21 €
Gastos Pessoal / Vendas e serviços prestados	51,6%	54,1%	56,6%	-59,2%
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	1.192.642,87 €	1.022.872,70 €	848.806,24 €	654.780,55 €
Gastos / reversões de depreciações e de amortizações	(335.625,00) €	(335.625,00) €	(335.625,00) €	(335.625,00) €
	-6,1%	-6,1%	-6,1%	-6,1%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	857.017,87 €	687.247,70 €	513.181,24 €	319.155,55 €
Juros e gastos similares suportados	- €	- €	- €	- €
Resultados antes de impostos	857.017,87 €	687.247,70 €	513.181,24 €	319.155,55 €
Imposto sobre o rendimento do período	(179.973,75) €	(144.322,02) €	(107.768,06) €	(67.022,67) €
Resultado líquido do período	677.044,12 €	542.925,68 €	405.413,18 €	252.132,89 €

9.2 LUCRO RAZOÁVEL CENÁRIO PESSIMISTA

2023

(822.977,94) €	-13%	857.017,87 €	13%
Fornecimentos e serviços externos		Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%	5.502.389,40 €	85%
Outro custos + amortizações		Passes Escolares e outros títulos transportes	
(1.612.532,99) €	-25%	867.875,00 €	13%
Energia/Combustíveis		Serviços Ocasionais	
(2.840.040,60) €	-44%	97.930,00 €	2%
Recursos Humanos		Publicidade	
CUSTOS		RECEITAS	
(5.611.176,53) €		6.468.194,40 €	

2024

(839.437,50) €	-13%	687.247,70 €	11%
Fornecimentos e serviços externos		Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%	5.502.389,40 €	85%
Outro custos + amortizações		Passes Escolares e outros títulos transportes	
(1.644.783,65) €	-25%	882.158,00 €	14%
Energia/Combustíveis		Serviços Ocasionais	
(2.976.362,55) €	-46%	98.909,00 €	2%
Recursos Humanos		Publicidade	
CUSTOS		RECEITAS	
(5.796.208,70) €		6.483.456,40 €	

2025

(856.226,25) €	-	513.181,24 €	8%
Fornecimentos e serviços externos	13%	Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%	5.502.389,40 €	85%
Outro custos + amortizações		Passes Escolares e outros títulos transportes	
(1.677.679,32) €	-	896.676,00 €	14%
Energia/Combustíveis	26%	Serviços Ocasionais	
(3.116.251,59) €	-	99.898,00 €	2%
Recursos Humanos	48%	Publicidade	
CUSTOS		RECEITAS	
(5.985.782,16) €		6.498.963,40 €	

2026

(873.350,78) €	-	319.155,55 €	5%
Fornecimentos e serviços externos	13%	Lucro razoável	
(335.625,00) €	-5%	99.898,00 €	2%
Outro custos + amortizações		Compensação tarifária	
(1.711.232,91) €	-5%	896.676,00 €	14%
Energia/Combustíveis		Outras Receitas Operador	
(3.259.599,16) €	-	5.502.389,40 €	85%
Recursos Humanos	50%	Receita Tarifária	
CUSTOS		RECEITAS	
(6.179.807,85) €		6.498.963,40 €	

9.3 CONCLUSÃO DO CENÁRIO MENOS FAVORÁVEL

Este segundo estudo teve como critério a avaliação de um cenário menos favorável à contratação. Com base no investimento previsto e com o cálculo dos *cash flows* líquidos gerados e atualizados a uma taxa de desconto de 4%, este cenário menos favorável apresenta uma taxa interna de rentabilidade de 10,79%.

9.4 CONCLUSÃO DOS DOIS CENÁRIOS EM ESTUDO

A construção destes cenários teve o propósito de validar o intervalo máximo de aceitação de preço por quilómetro percorrido para a prestação de serviços.

Tendo por base o investimento previsto e com o cálculo dos *cash flows* líquidos gerados e atualizados a uma taxa de desconto de 4%, verifica-se que o cenário mais favorável a contratar, cujo comporta a obrigação de pagamento de 2,00€/km e 2,05€/km respetivamente para viaturas “midi” e “santard”, por quilometro percorrido, apresenta uma taxa interna de rentabilidade de 4,06%.

Financiamento das Obrigações Assumidas pelos Municípios

9.5 O MODELO DE FINANCIAMENTO

O modelo de financiamento será assegurado pelas receitas próprias da exploração da rede de transportes e quando as mesmas não sejam suficientes será assegurado pela dotação orçamental de cada município envolvido.

9.6 COMPORTABILIDADE ORÇAMENTAL DA DESPESA

Com base na exploração atual o município envolvido tem alguns indicadores que permitem, com a dotação camararia e as restantes receitas, afirmar que obtém equilíbrio orçamental

10 ANÁLISE CUSTO BENEFÍCIO

As cidades estão confrontadas com a urgência de contribuir ativamente para a melhoria das condições ambientais e da qualidade de vida urbana.

A crescente ocupação do espaço urbano pelo automóvel não é sustentável pelo que há que criar alternativas que promovam o desenvolvimento económico e ao mesmo tempo a saúde e bem estar das populações, reduzindo a sinistralidade.

Dar prioridade aos transportes coletivos é a alternativa que se oferece à cidade com este concurso.

O concurso de prestação de serviços por três anos, prorrogável por mais um, limita fortemente o risco para cada município.