



CÂMARA MUNICIPAL DE CASTELO BRANCO

PROPOSTA N.º 44/2023

De harmonia com o preceito legal contido na alínea a) do n.º 1 do artigo 25.º, do Anexo I, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, remetemos a V. Exa., para apreciação e posterior deliberação, a proposta de “Comparticipação Financeira dos Municípios no Âmbito do Concurso Público de Concessão de Transporte Público de Passageiros para a Beira Baixa. Assunção para Encargos Plurianuais.”

Mais se informa que a mesma foi aprovada, por maioria, com 3 votos contra do S-MI, 1 abstenção do PSD/CDS/PPM e 3 votos a favor do PS, com 1 voto de qualidade do Senhor Presidente da Câmara, em *reunião extraordinária* da Câmara Municipal, realizada em 19 de abril de 2023.

Paços do Município de Castelo Branco, 19 de abril de 2023

O Presidente da Câmara Municipal,


Leopoldo Martins Rodrigues



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

Registado c/AR

geral@cimbb.pt
joao.carvalhinho@cimbb.pt

*A ERETA-X
ASSISTÊNCIA MUNICIPAL
2023/04/19*

REUNIÃO DO ÓRGÃO EXECUTIVO
de 19/04/2023

Deliberação - Aprovado por.

Unanimidade

Maioria

*3 votos contra do
MT - S+MT e CASPENS
do PSA/COS-AMT (voto de
B. Almeida do
SA. Alameda)*

O Secretário do Órgão Executivo

[Handwritten signature]

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Intermunicipal da
Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa
Dr. João Lobo
Palácio Visconde de Portalegre - Apartado 22
6001-909 CASTELO BRANCO

S/ Referência
E-mail's

S/ Comunicação
31 outubro e
9 e 12 de dezembro

N/ Referência
01325-CA/2023
DS.SUP.030

Data
09-02-2023

Assunto: Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças do procedimento para a seleção de operador de serviço público de transporte de passageiros no território da CIM da Beira Baixa

Considerando o assunto em referência e atenta a correspondência e interações mantidas, vimos pelo presente habilitar V. Exa. com o Parecer n.º 13/AMT/2023, de 09 de fevereiro, desta Autoridade, nos termos do consignado na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, quanto ao procedimento supra referenciado, sem prejuízo do cumprimento e ponderação das determinações e recomendações formuladas.

Com os melhores cumprimentos.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

Ana Paula Vitorino

PARECER N.º 13/AMT/2023

I — Introdução e objeto

1. O presente Parecer inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e é elaborado em resposta a solicitação da **Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa**, doravante “CIMBB”, que remeteu à AMT por correio eletrónico¹ o pedido de emissão de Parecer Prévio Vinculativo relativo às peças do procedimento tendente à **contratualização da exploração dos serviços de transporte público rodoviário de passageiros no território da CIMBB**.
2. Para instrução do pedido de parecer a CIMBB apresenta, (i) Relatório de Fundamentação para a Contratualização dos Serviços de Transporte Público Rodoviário de Passageiros da CIMBB ; (ii) Programa de Concurso; (iii) Caderno de Encargos e respetivos anexos (Anexo 1 - Rede, Anexo 2 - Parâmetros do Plano de Operação; Anexo 3 - Especificações SITIC; Anexo 4 - Material circulante; Anexo 5 - Terminais, abrigos e postaletes; Anexo 7 - Títulos e Tarifas; Anexo 8 - Avaliação de Desempenho e Penalidades; Anexo 9 – Reporte e Anexo 10 - Compensações OSP), (iv) Contratos interadministrativos; (v) Fichas identificadoras da rede (municipal, intermunicipal e inter-regional)².
3. AMT pronunciou-se anteriormente sobre peças processuais para a contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros pela CIMBB, tendo emitido o Parecer Prévio Vinculativo 44/AMT/2020³, cujo concurso foi lançado mas não foi concluído tendo terminado por caducidade, pelo que as peças agora apresentadas constituem uma atualização das anteriores conjuntamente com algumas alterações, que, contudo, pode-se já aqui referir, da apreciação realizada, constata-se que seguem os princípios que enformaram os documentos de 2020.
4. Atento o exposto, a análise expressa no presente Parecer incide de um modo especial sobre as modificações introduzidas nos novos documentos face aos que foram objeto do referido Parecer 44/AMT/2020, e quando aplicável o cumprimento das determinações e ponderação das recomendações então efetuadas.

¹ Mensagens de correio eletrónico de 31 de outubro e 9 e 12 de dezembro.

² O Anexo 6, que não foi apresentado é a “Lista de Trabalhadores”.

³ Parecer Prévio Vinculativo “favorável, condicionado ao cumprimento das determinações e ponderação das recomendações efetuadas”

II — Do Enquadramento

5. A emissão deste parecer fundamenta-se, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, bem como, na avaliação das políticas referentes ao Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, assim como, se inscreve, no âmbito da reforma estrutural consubstanciada na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), bem como, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, relativa aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.
6. Como já mencionado, a AMT pronunciou-se anteriormente sobre a contratualização e serviços públicos de transporte de passageiros pela CIMBB, conforme Parecer 44/AMT/2020.
7. Contudo por razões que extravasam este parecer, o procedimento concursal lançado pela CIMBB, terminou por caducidade em agosto de 2021, sem outorga da concessão, porque não terão sido entregues os documentos de habilitação por parte do concorrente a quem foi adjudicado.
8. Recentemente, em 01.07.2022, após inquirição pela AMT a CIMBB, informou que *"Considerando as substanciais alterações de circunstância que se registam face ao procedimento inicial, a CIMBB encontra-se a rever os requisitos do novo procedimento e a ultimar a avaliação relativa às redes e serviços a contratualizar, assim como a concluir o modelo económico-financeiro e as peças jurídicas do procedimento. Face ao andamento dos trabalhos, prevê-se o envio de toda a documentação para a AMT, para solicitação de emissão do visto prévio, até finais do próximo mês de julho. Relativamente à operação de transportes em vigor, encontra-se assegurada pela prorrogação das autorizações provisórias emitidas por esta Autoridade de Transportes em 30/11/2021, nos termos dados a conhecer à AMT no nosso email de 9/12/2021"*.
9. Em conformidade os actuais documentos incorporam a revisão dos anteriores realizada pela CIMBB, incluindo a atualização do enquadramento social e de mobilidade

- resultante do período de pandemia que se viveu e naturalmente da evolução económica e financeira, com significativos aumentos do custo de mão de obra e dos combustíveis.
10. O Relatório de Fundamentação, foi atualizado a 2022 e tende a cobrir o período de 2023 a 2027, apresenta a caracterização da região em matéria socioeconómica e de mobilidade, procurando nomeadamente caracterizar a procura e a oferta atual e futura, padrões de mobilidade, serviços essenciais e proposta de rede a contratualizar incluindo pressupostos de reestruturação da rede, tomando em consideração, nomeadamente:
 - 10.1. Os requisitos previstos pelo RJSPTP, nomeadamente quanto a níveis de serviço, avalia as redes e serviços Inter-regionais, Intermunicipais e Municipais nos concelhos que delegaram competências.
 - 10.2. Outros requisitos técnicos para a contratualização dos serviços, como sejam, as características da Frota, o Sistema Tarifário, incluindo a Aplicação do PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária, o Sistema de Bilhética as Paragens dos autocarros, e a Informação ao Público a Rede de Vendas;
 - 10.3. Quanto aos Modelo de rede e Modelo Contratual e de remuneração e de risco é apresentada uma avaliação considerando e comparando ambos os modelos nomeadamente gross cost vs net cost e Prestação de Serviços vs Concessão.
 11. A fundamentação aponta para que a preparação do procedimento concursal tenha por base os objetivos de política de mobilidade estabelecidos no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Beira Baixa e no Estudo da Rede de Serviço de Transporte Público regular de Passageiros da Beira Baixa, e procurando consensualizar uma melhor oferta às populações e com custos que sejam comportáveis para cada município.
 12. A CIMBB, integra os Municípios de Castelo Branco, Oleiros, Idanha-a-Nova, Penamacor, Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão, embora os dois primeiros mencionados não tenham delegado as suas competências de autoridade de transporte.
 - 12.1. A caracterização social e económica da região, naturalmente importante para o desenho do modelo e serviços a contratar, esta apresenta a como uma região envelhecida onde o índice de envelhecimento da indica 331 indivíduos com 65 ou mais anos por cada 100 jovens, onde os concelhos de Oleiros e Penamacor são dos mais envelhecidos (780 e 660 indivíduos com 65 ou mais anos por cada 100 jovens), claramente acima do registado na região centro – 229 - e no país – 182 -, com uma densidade populacional baixa (cerca de 17,5 hab/km²) e não



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

uniforme⁴, o que combina ainda com o facto de entre 2011 e 2021, a população da Beira Baixa ter diminuído de mais de 9% com as maiores quebras a ocorrerem também naqueles concelhos, contribuindo para que Castelo Branco assuma tendência para o aumento da preponderância social e económica na área da CIMBB.

- 12.2. Quanto aos padrões de mobilidade é referido que cerca de 90,9% das deslocações são intraconcelhias, sendo Castelo Branco o principal polo de origem/destino das viagens extraconcelhias, não existindo ligações direta entre a maioria das restantes sedes de concelho. Exteriormente à CIMBB os principais centros urbanos com os quais existem maiores relacionamentos são Covilhã, Sertã e Fundão.
13. É mencionado que no âmbito do estudo de redes para a contratualização dos serviços de transporte público coletivo rodoviário da CIMBB procedeu-se a ligeiros ajustes de rede tendo em vista: (i) melhorar a leitura da rede por parte dos seus utilizadores; (ii) otimizar a rede interregional por via da melhoria da oferta entre sedes de concelho e (iii) melhorar a oferta de serviços municipal por integração de alguns serviços assegurados atualmente pelos municípios.
14. Neste quadro o procedimento proposto tem como conjectura a Hierarquização da rede de TP, facilitando a compreensão por parte do utilizador, considerando entre outros pressupostos:
- o *A Rede Interregional: assegurar as ligações entre a CIMBB e os principais centros urbanos com os quais os municípios têm dependências significativas (e.g. Covilhã, Fundão, Sabugal). Ligações rápidas, asseguradas a partir das sedes de concelho;*
 - o *A Rede Intermunicipal: assegurar as ligações entre os principais aglomerados urbanos da CIMBB, com uma lei de paragens mais frequente e que deverão articular com a rede inter-regional;*
 - o *A Rede Municipal: asseguradas por carreiras municipais que estabelecem ligação entre sede de concelho e os principais aglomerados populacionais do município. Articulará na sede de concelho com a rede intermunicipal.*

⁴ Na proximidade aos aglomerados de maior dimensão, nomeadamente de Castelo Branco e de Alcains é significativamente superior, 200 hab/km² e 125 hab/km² respetivamente.

- o *•Melhorar a oferta dos serviços inter-regionais e intermunicipais, garantindo ligações mais rápidas e reforçando oferta em algumas ligações.*
 - o *•Melhorar a oferta municipal pela integração na rede regular de alguns serviços de transporte escolar e de "transporte social", atualmente assegurados pelos municípios e que passarão a estar disponíveis para a população em geral.*
 - o *O cumprimento dos níveis mínimos de serviço estabelecidos no RJSPTP traduzem se num acréscimo significativo da oferta em todos os municípios da CIMBB.*
15. De notar que dois dos principais objetivos expressos da CIMBB são i) *o desenvolvimento de competências quanto à oferta, procura e gestão de contratos de serviços públicos de transporte; bem como ii) a viabilidade económico financeira do serviço público por forma a não necessitar de pagamento de ICs.*
16. Neste contexto a CIMBB adotou, como recomendado pelos seus consultores, o prazo de concessão de 5 anos, o qual corresponde ao patamar inferior do benchmarking europeu, por forma a viabilizar economicamente a concessão e, simultaneamente, servir como contrato "de transição" que permita à CIMBB adquirir know how para preparar o concurso subsequente com base em informação e experiência solidificados.
17. De acordo com a documentação, o prazo da concessão foi determinado a partir da elaboração do modelo económico, dos investimentos e amortizações dos mesmos, que refere também que o prazo de 5 anos resultou como aquele que permite a obtenção de uma TIR Taxa Interna de Rentabilidade na perspetiva do capital próprio próxima do custo determinado para esse capital próprio de 7,09% com base na rentabilidade do mercado e no risco do negócio, garantindo que o valor Atualizado Líquido do projeto, resultante dos cash-flows atualizados acumulados permitam obter um valor próximo de zero nos dois Lotes 1 e 2 e no conjunto dos Lotes e a prática nas concessões ao nível Europeu aponta para durações de contratos de 5 a 15 anos.
18. Finalmente a talvez a maior alteração deste procedimento face ao de 2020 é a separação da rede a contratar em dois lotes independentes potenciando a possibilidade de empresas de menor dimensão, porventura regionais concorrerem.
19. Em termos económicos e como decorre do anteriormente exposto a CIMBB reviu e atualizou o quadro económico, reavaliando as alternativas disponíveis para a provisão futura dos serviços de transporte público de passageiros, mantendo a solução de 2019

adotando uma solução de Contrato do tipo Net Cost (Concessão), com a alteração identificada no ponto anterior.

20. Assim, no que respeita ao Modelo Económico, a CIMBB atualizou os pressupostos base do modelo de concessão incluindo a atualização dos valores dos custos e FSE, bem como do tarifário com uma taxa de IPC conservador de 2% entre 2023 a 2027 e que a atualização dos custos com os recursos humanos acompanha os valores do IPC, sendo aplicada uma taxa de custo do capital próprio mínima conservadora de 7,09%.

20.1. A caracterização da do serviço teve em consideração o nível de serviço histórico, e foi considerado um valor de veículo km anual a cheio de 368.587 veículos*km para o Lote 1 e de 532.424 veículos*km para o Lote 2 num total de 901.011 veículos*km para os dois lotes, ao que acresceu mais 7% de veículos km para deslocações em vazio incluídos nos custos do modelo económico

20.2. Estão ainda considerados 10% adicionais de veículos km a cheio que poderão vir a ser contratados caso seja necessário, num total de 90 101 VEÍCULOS*KM para os dois lotes

20.3. A frota de autocarros standard necessária à operação dos serviços da região foi estimada tendo por pressuposto os indicadores de desempenho do empresas com serviços semelhantes no setor, considerada a dimensão da produção, as distâncias e o tipo de utilização tendo conduzido ao pressuposto de uma frota constituída por 37 autocarros standard, 20 na frota do Lote 1 e 17 na frota do Lote 2 incluindo reservas.

21. A aplicação do modelo económico adotado conduziu a que os valores de compensação pelas obrigações de serviço público, no primeiro ano da concessão, atinjam os 1.205.188 Euros, sendo depois atualizado com o IPC todos os anos, permitindo equilibrar os custos previstos do serviço público, resultando num valor global de contrato a preços correntes sem IVA de 11.118.632 Euros, já incluindo os 10% de veículos*km adicionais, distribuídos do seguinte modo:

21.1. Lote 1 - Os valores de compensação pelas obrigações de serviço público, no primeiro ano da concessão, atingem 686.115 euros, ou seja 1,861472597 Euros por veículos*km, sendo depois atualizado com o IPC todos os anos, permitindo equilibrar os custos previstos do serviço público. O valor do contrato a preços correntes sem IVA atinge 5.714.577 euros, já incluindo os 10% de veículos*km adicionais

- 21.2. Lote 2 - Os valores de compensação pelas obrigações de serviço público, no primeiro ano da concessão, atingem 519.073 Euros, ou seja 0,974924131 Euros por veículos*km, sendo depois atualizado com o IPC todos os anos, permitindo equilibrar os custos previstos do serviço público. O valor do contrato a preços correntes sem IVA atinge 5.404.055 Euros, já incluindo os 10% de veículos km adicionais
22. No respeitante à viabilidade económica dos lotes o estudo aponta para que:
- 22.1. No caso do Lote 1 verifica se que existe viabilidade da concessão de serviço público com os pressupostos enunciados, atingindo se um valor atualizado líquido na perspetiva do investidor de 635 euros para uma taxa de desconto de 7 09 e uma taxa interna de rentabilidade de 7 13 em 5 anos.
- Na perspetiva do investimento, a taxa interna de rentabilidade é de 5 97
- 22.2. No caso do Lote 2 verifica se que existe viabilidade da concessão de serviço público com os pressupostos enunciados, atingindo se um valor atualizado líquido na perspetiva do investidor de 625 euros para uma taxa de desconto de 7 09 e uma taxa interna de rentabilidade de 7 14 em 5 anos
- Na perspetiva do investimento, a taxa interna de rentabilidade é de 5 97
23. Sem prejuízo do referido entende-se de salientar que a receitas de atividades acessórias, que embora sendo atividades autorizadas embora fora da concessão, representam uma parcela de 27% das receitas projetadas, excluindo compensações por OSP, o que sendo um valor que não desenquadra no quadro geral desta de atividade, não deixa de constituir um fator de risco adicional, pelo que em 03.01.2023, se questionou a CIMBB sobre o assunto, tendo esta respondido no próprio dia conforme adiante se transcreve e cuja análise será melhor desenvolvida no Capítulo III do presente parecer.
- 23.1. Pedido Esclarecimento 1:
- No Relatório de Fundamentação expressa-se que foram considerados valores de 27% de atividades acessórias, correspondendo a um total de 482 476 euros no lote 1, e, 656 817 Euros no lote 2, as quais, conforme disposto no Caderno de Encargos são realizadas por conta e risco da Concessionária e destinam-se a contribuir para o equilíbrio comercial da Concessão. Neste quadro, solicita-se informação sobre de que forma se pode assegurar ao operador o cumprimento das obrigações de serviço pública impostas com cobertura de custos e lucro razoável, caso tais receitas não se verifiquem

ou sejam mais baixas que o estimado. Mais se questiona se foram ponderados cenários de diferente evolução (crescimento) da procura de serviço público e da procura de serviços comerciais;

Resposta:

No relatório de fundamentação do procedimento foram considerados 27% de rendimentos acessórios sobre os rendimentos da prestação do serviço público, correspondentes a 9,8% de rendimentos acessórios no total dos rendimentos previstos para a concessão.

Trata-se de um valor perfeitamente razoável, que pode ocorrer como rendimento acessório relacionado com a concessão de serviço público. Sublinha-se que esse valor não pode ser ignorado no modelo da concessão, sob risco de não se estar a minimizar devidamente o valor da compensação da concedente resultante das obrigações serviço público, sendo central na avaliação do equilíbrio económico-financeiro do contrato. Esse valor tem obrigatoriamente de ser incluído nesses cálculos, em cumprimento do disposto no artigo 412.º, n.os 2 e 3, do CCP, que impõe que a realização de atividades complementares ou acessórias deve gerar uma «partilha de receita entre as partes», a qual pode até ser «substituída, total ou parcialmente, pela redução do valor das tarifas aplicadas pelo concessionário ou por outras contrapartidas, que beneficiem os utilizadores [...] dos serviços concedidos ou o próprio concedente».

Considera-se ainda que o modelo económico-financeiro se baseia em pressupostos realistas e comprova a sustentação financeira da prestação do transporte público de passageiros em conformidade com os requisitos previstos na política de transportes públicos a longo prazo, evitando a sobrecompensação e a compensação insuficiente.

Para todos os efeitos, o modelo apresentado representa apenas uma estimativa a ser melhor aferida por cada um dos concorrentes durante a elaboração das propostas, momento em que verificam se têm ou não condições de executar aquele valor, ou acima, com os meios da concessão e sob sua total responsabilidade e risco.

Caso não tenham condições, tal facto diminuirá o interesse na concessão e não deverão concorrer. No caso de o valor em apreço ser exagerado, o concurso corre o risco de ficar vazio.

Caso o concorrente considere um risco aceitável a correr, poderá então elaborar a proposta estimando o valor dos rendimentos acessórios potenciais na apresentação a concurso, diminuindo assim do valor da compensação pelas obrigações de serviço público a exigir à concedente para ganhar o procedimento, ficando abaixo do efeito financeiro líquido da execução da obrigação de serviço público resultante da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público.

Caso se proponha à concessão nos termos do procedimento e mais tarde não consiga executar aquele valor de rendimentos acessórios na sua totalidade, não existirá qualquer lugar para a compensação, uma vez que se trata de risco totalmente assumido pelo concessionário na sua proposta, apresentada a concurso por sua conta e risco exclusivo.

Os cenários alto e baixo de evolução dos rendimentos do serviço público e das atividades acessórias foram considerados na análise de sensibilidade efetuada no modelo económico-financeiro durante a sua elaboração, embora esse risco esteja do lado do concessionário, por forma a defender o Estado e o interesse público, sem prejuízo de serem aplicáveis as cláusulas previstas de reequilíbrio económico-financeiro.

Ainda a este respeito, note-se que o Tribunal de Contas refere em diversos pareceres que "segundo as boas práticas e a própria Lei-quadro das PPP, os riscos de mercado ou comerciais devem ser, tanto quanto possível, transferidos para o parceiro privado."

23.2. Pedido Esclarecimento 2:

Atenta a incerteza dos pressupostos, o nível de exigência do procedimento, o investimento que é exigido e os montantes de pagamentos estimados, deve garantir-se a implementação de mecanismos contratuais de calibração do modelo em caso de não verificação daqueles pressupostos, designadamente, a adequada compensação do operador pela diminuição de rendimentos ou aumento de gastos que tornem

incomportável a exploração nos termos previstos e contratados ou dos mecanismos contratuais previstos que evitem a sua sobrecompensação.

Resposta:

Os pressupostos das propostas a apresentar pelos concorrentes terão por base o respetivo modelo económico-financeiro a desenvolver por cada um dos concorrentes e não o modelo que serve de base à elaboração do procedimento, sendo os concorrentes livres de concorrer ou não ao procedimento. Caso o concurso fique deserto por falta de interesse, haverá a necessidade de repensar os pressupostos da sua fundamentação.

Caso existam propostas e a concessão seja adjudicada, então os pressupostos do procedimento foram validados e aceites pelos concorrentes no mercado, que assim assumem plena e conscientemente os riscos de exploração das suas propostas, conforme determinado pelo RJSPTP e pelo CCP.

Nem poderia o Caderno de Encargos dispor de maneira diferente, nomeadamente propondo a adoção contratual de um mínimo de rendibilidade do concessionário na exploração do serviço público, protegendo-o da alteração/evolução de receitas, custos ou outras vicissitudes. Isso obrigaria o concedente a projetar (e garantir) estimativas de procura ou de custos. E essa solução, que foi no passado acolhida em várias PPP, é duramente criticada desde há anos pelo Tribunal de Contas e pela IGF - Inspeção Geral de Finanças, em diversos processos de Fiscalização Prévia, Relatórios e Recomendações sobre Concessões; e, com todo o respeito, está inclusivamente hoje legalmente vedada pelo artigo 413.º do CCP, que no seu n.º 2 estipula claramente que o risco de exploração é da concessionária e que isso implica a ausência de garantia de recuperação de investimentos ou das despesas suportadas no âmbito da exploração dos serviços, com uma exposição real à imprevisibilidade do mercado.

Em conformidade, o caderno de encargos dispõe que não haverá lugar a mais compensações, a não ser nos casos excecionais previstos no caderno de encargos ou no CCP.

No sentido contrário, o caderno de encargos já defende o interesse público ao impor um «cap» de remuneração ao operador, obrigando-o a devolver compensação a partir de um certo grau de rentabilidade (cfr. Cláusula 77.^a do Caderno de Encargos).

24. Os quadros seguintes retirados do Relatório de Fundamentação tendem a demonstrar a viabilidade de ambos os lotes:

Lote 1

Ano	2023	2024	2025	2026	2027
MEIOS LIBERTOS DO PROJETO					
Resultados Operacionais (EBIT) x (1-IRC)	25 030 €	35 503 €	38 275 €	41 102 €	43 985 €
Depreciações e amortizações	133 000 €	133 000 €	133 000 €	133 000 €	133 000 €
CASH FLOW de Exploração	158 030 €	168 503 €	171 275 €	174 102 €	176 985 €
Investim./Desinvest. em Capital Físico					
Capital Físico	-1 105 000 €	0 €	0 €	0 €	440 000 €
Free Cash-Flow to the Firm (FCFF)	-946 970 €	168 503 €	171 275 €	174 102 €	616 985 €
Empréstimos obtidos	773 500 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Reembolso de empréstimos	154 700 €	154 700 €	154 700 €	154 700 €	154 700 €
Juros suportados x (1-IRC)	33 978,50 €	19 182,80 €	14 387,10 €	9 591,40 €	4 795,70 €
Free Cash-Flow to Equity (FCFE)	-352 148 €	-5 379 €	2 188 €	9 811 €	457 490 €
5/3 (positiva) do Investimento (pré-financiamento = 100% CP)					
Free Cash Flow to Firm (FCFF)	-946 970 €	168 503 €	171 275 €	174 102 €	616 985 €
FCFF + Valor Residual	-946 970 €	168 503 €	171 275 €	174 102 €	616 985 €
Taxa de Atualização	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%
Fator de Atualização	1,000	1,071	1,147	1,228	1,315
Fluxos Atualizados	-946 970 €	157 355 €	149 561 €	141 781 €	469 203 €
Fluxos Atualizados Acumulados	-946 970 €	-789 615 €	-640 254 €	-498 473 €	-29 271 €
Valor Atual Líquido (VAL FCFF @ 100%CP)	-29 271 €				
Taxa Interna de Rentabilidade (Free Cash Flow to the Firm)	5,07%				
Payback Descontado	8,827 anos				
Na Perspetiva do Investidor/Accionista - Ótica do Cap. Próprio					
Free Cash Flow to Equity (FCFE)	-352 148 €	-5 379 €	2 188 €	9 811 €	457 490 €
Valor Residual					
FCFE + Valor Residual	-352 148 €	-5 379 €	2 188 €	9 811 €	457 490 €
Taxa de Atualização	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%
Fator de Atualização	1,000	1,071	1,147	1,228	1,315
Fluxos Atualizados	-352 148 €	-5 024 €	1 908 €	7 989 €	347 910 €
Fluxos Atualizados Acumulados	-352 148 €	-357 172 €	-355 264 €	-347 275 €	839 €
Valor Atual Líquido (VAL FCFE @ 100%CP)	613 €				
Taxa Interna de Rentabilidade (Free Cash Flow to Equity)	7,13%				
Payback Descontado	5,0 anos				

Lote 2

Ano	2023	2024	2025	2026	2027
MEIOS LIBERTOS DO PROJETO					
Resultados Operacionais (EBIT) x (1-IRC)	18 061 €	31 674 €	34 131 €	36 638 €	39 196 €
Depreciações e amortizações	117 700 €	117 700 €	117 700 €	117 700 €	117 700 €
CASH FLOW de Exploração	135 761 €	148 374 €	151 831 €	154 338 €	156 896 €
Investim./Desinvest. em Capital Fixo					
Capital Fixo	-662 500 €	0 €	0 €	0 €	574 000 €
Free Cash-Flow to the Firm (FCFF)	-526 739 €	148 374 €	151 831 €	154 338 €	530 896 €
Empréstimos obtidos	673 750 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Reembolso de empréstimos	134 750 €	134 750 €	134 750 €	134 750 €	134 750 €
Juros suportados x (1-IRC)	20 886,25 €	16 709,00 €	12 531,75 €	8 354,50 €	4 177,25 €
Free Cash-flow to Equity (FCFE)	-308 626 €	-2 085 €	4 550 €	11 234 €	391 968 €
Da Perspetiva do Investimento (pré-financiamento = 100M €)					
Free Cash Flow to Firm (FCFF)	-526 739 €	148 374 €	151 831 €	154 338 €	530 896 €
FCFF + Valor Residual	-526 739 €	148 374 €	151 831 €	154 338 €	530 896 €
Taxa de Atualização	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%
Fator de Atualização	1,000	1,071	1,147	1,228	1,315
Fluxos Atualizados	-526 739 €	139 491 €	132 405 €	125 686 €	403 753 €
Fluxos Atualizados Acumulados	-526 739 €	-487 249 €	-334 864 €	-429 157 €	-25 424 €
Valor Atualizado do Valor Residual (VRA)	15 014 €				
Valor Atualizado da Disponibilidade de Free Cash Flow to the Firm	5,97				
Payback Descontado	8,98 Anos				
Da Perspetiva do Investidor/Accionista - Ótica do Cap. Próprio					
Free Cash Flow to Equity (FCFE)	-308 626 €	-2 085 €	4 550 €	11 234 €	391 968 €
Valor Residual					
FCFE + Valor Residual	-308 626 €	-2 085 €	4 550 €	11 234 €	391 968 €
Taxa de Atualização	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%	7,09%
Fator de Atualização	1,000	1,071	1,147	1,228	1,315
Fluxos Atualizados	-308 626 €	-1 947 €	3 960 €	9 140 €	298 082 €
Fluxos Atualizados Acumulados	-308 626 €	-310 573 €	-306 605 €	-297 457 €	825 €
Valor Atualizado do Valor Residual (VRA)	63,2				
Valor Atualizado da Disponibilidade de Free Cash Flow to Equity	7,14				
Payback Descontado	5,06 Anos				

25. No que se refere às compensações previsionais por serviço público e estas constam do quadro seguinte (com a mesma origem)

Serviço Público		Euros a preços correntes				
		2023	2024	2025	2026	2027
Lote 1	Interregional	19 941	19 936	20 311	20 741	21 156
	Intermunicipal	414 139	422 422	430 870	439 468	448 276
	Municipal	252 431	257 478	262 629	267 881	273 239
Lote 2	Interregional	200 651	204 664	208 757	212 932	217 191
	Intermunicipal	89 764	91 560	93 391	95 259	97 164
	Municipal	228 658	233 231	237 896	242 654	247 507
Lote 1 SubTotal		686 511	699 837	713 811	720 111	732 671
Lote 2 SubTotal		519 073	529 454	540 043	550 844	561 881
Compensação Total (Lotes 1 e 2)		1 205 584	1 229 292	1 253 854	1 270 955	1 294 552
Máximo da Compensação (Efeito Líquido)		-1 426 401	-1 412 217	-1 422 953	-1 434 125	-1 445 753
EF/VKm		-1,58	-1,57	-1,58	-1,59	-1,60

III — Da Análise

a) O procedimento concursal

26. Os documentos apresentados pela CIMBB e objeto do presente Parecer têm por base os documentos que instruíram o procedimento de 2020 e que, como também

anteriormente referido mereceram a aprovação da AMT, conforme expresso no Parecer 44/AMT/2020, pelo que a agora análise realizada incidiu de modo mais incisivo nas alterações.

- 26.1. Assim, é de aqui reforçar que o atual procedimento contempla a separação da rede a contratar em dois lotes independentes devidamente identificados, e que parte substancial das alterações decorrem desta modificação.
- 26.2. A opção tomada - contrato de concessão – e a sua fundamentação económica e financeira mantém-se, salvaguarda a divisão em dois lotes com contratação independente;
- 26.3. O prazo do contrato a celebrar mantém-se inalterado e será de cinco anos;
27. O Estudo de Viabilidade Económico Financeira, apresentado mantém a mesma estrutura, sendo atualizado nos valores estimados de custos e receitas, adotando valores mais consentâneos com o atual quadro económico;
 - 27.1. As obrigações do(s) futuro(s) operador(es) mantêm-se na generalidade, contudo os PC e CE foram atualizados de modo a clarificar algumas cláusulas, assim como os sistemas de controlo económico e operacional a adotar pela autoridade de transportes.
28. No que respeita ao valor estimado identificado e justificado pela CIMBB relativamente a atividades acessórias e que mereceu atenção na análise da fundamentação deste procedimento tal como referido no ponto 28, entende-se que, sem prejuízo de aquiescência com a justificação apresentada, se trata de uma opção com algum risco associado tanto no que se refere à atratividade do concurso, como ao equilíbrio da concessão, o que assim recomenda alguns cuidados em ambas as fases.
29. Conforme decorre dos valores em causa, quando consideradas as receitas totais, concretamente quando incluídas também as compensações por OSP o peso atribuído às atividades acessórias reduz-se a aproximadamente⁵ 10%, valor consentâneo com o risco assumível pelo concessionário, tanto mais que para o efeito poderá utilizar bens da concessão, mas que não deixa de ter alguns riscos, conducentes a algumas recomendações quanto ao desenvolvimento do procedimento.

⁵ A percentagem indicada pela CIMBB (9,8%) corresponde ao peso das atividades acessórias no total dos proveitos, aquelas incluídas, o sobe acima dos referidos 10% quando comparado com apenas as receitas da prestação do serviço público e da compensações por OSP.

30. Existindo uma inquestionável ligação entre o nível de risco assumido pelo operador privado e o conceito de lucro razoável e que a TIR estimada pela CIMBB se encontra dentro de um intervalo coerente com o mercado, entende-se de recomendar, no sentido de minimizar eventuais riscos de desertificação do concurso e de uma maior facilitação da maior concorrência, que a CIMBB pondere o reforço do financiamento público nas OSP, que, considerando a redução do risco associado à operação poderá ser associado à revisão em baixa da TIR acionista.
31. Naturalmente que a otimização dos encargos públicos que estará sempre na primeira linha das opções tomadas pelo eventual aumento de encargos com OSP poderá conduzir à necessidade de compensação através da ponderação da revisão e reforço dos critérios e mecanismos de partilha de benefícios e, ou outros instrumentos que permitam atingir os objetivos pretendidos.

b) — a proposta de Caderno de Encargos

32. Como já referido o Caderno de Encargos segue o documento de 2020 quanto disposições nele expressas, embora tenha sido objeto de atualização e reorganização do seu clausulado, incluindo nelas o acolhimento de sugestões formuladas pela AMT, no entanto a sua análise fomenta algumas considerações que se apresentam seguidamente.
33. Assim, os requisitos técnicos do material circulante são definidos no Anexo 4 ao Caderno de Encargos, sendo de referir que, um desses requisitos é a idade da frota é um fator que concorre, com um peso de 40%, para a seriação das propostas (o segundo critério com um peso de 60% é o preço por quilómetro), sendo que os requisitos estabelecidos são aceitáveis embora possam ser considerados conservadores
34. No entanto, no que se refere especificamente à idade é estipulado que a idade máxima admissível é de 216 meses (18 anos) e de 192 meses (16 anos) a idade média ponderada⁶, o que se afigura relativamente fraco, mas que poderá ser explicado pela necessidade de manter um equilíbrio difícil entre a renovação das frotas e a atratividade para a prestação de um serviço numa região excêntrica dentro de custos razoáveis.⁷
- 34.1. Trata-se de naturalmente de matéria a reavaliar em futuros procedimentos e numa ótica de renovação das frotas e de descarbonização do transporte rodoviário de passageiros, matéria em que se recomendaria a exigência de

⁶ Ponderada pelo número de quilómetros realizados por cada veículo que o integra no âmbito da Concessão

⁷ Atualmente a idade média da frota de autocarros afetos à operação Interurbana é de 17,2 anos.

critérios ligados às emissões nomeadamente através da fixação de necessidade de cumprimento de normas Euro mais recentes.

- 34.2. Aliás sobre esta matéria há que ter em conta o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, assumido em 2016 pelo Estado Português na conferência das partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas e posteriormente reforçado no Plano Nacional Energia e Clima 2021 -2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho e pelo Decreto-Lei n.º86/2021, de 19 de outubro que transpõe a Diretiva (UE) 2019/1161, estabelecendo o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões.
- 34.3. No que se refere às obrigações impostas pela Diretiva e conforme também determina o citado Decreto-Lei importa conhecer, o nível de veículos "limpos" obtidos com a submissão à concorrência, nomeadamente número e as categorias de veículos abrangidos pelos contratos, pelo que deverá a CIMBB prever a comunicação daquela informação.
35. Denota-se a tendência de algumas exigências de qualidade nos diversos serviços de apoio aos utentes dos transportes e de criação de sistemas de bilhética mais modernos, colmatando uma falta identificada, embora tendo presente algumas limitações que decorrem do modelo que até ao presente foi seguido e novamente das limitações inseridas pelo contexto social e económico da região.
36. Em matéria de tarifário a adotar, este está definido no Anexo 7 ao Caderno de Encargos e mantém o que vigora atualmente⁸ assente numa base tarifária em que o preço de uma viagem é definido tendo em conta a distância quilométrica de acordo com o definido na Portaria n.º 298/2018 de 19 de novembro e o sistema tarifário urbano assenta num sistema de rede.
- 36.1. De referir que já em 2019 a CIMBB havia expressado que *"por se considerar que, face às restrições financeiras a que estão sujeitos os municípios que integram a CIM, não é possível aumentar o nível de compensações, de forma a assegurar uma redução do tarifário"*.

⁸ Valores atualizados a 2022 e atualizáveis nos termos previstos nos artigos 6.º e 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, e do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação em vigor

- 36.2. No que se refere ao programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos (PART), os operadores acolherão a aplicação dos descontos financiados pelo PART e definidos em cada ano pela Autoridade de Transportes CIMBB.
- 36.3. Adicionalmente, neste campo é de referir que, de acordo com o expresso no Relatório de Fundamentação, *atualmente não existe qualquer tipo de integração tarifária entre os serviços inter-regionais, interurbanos e locais da competência da autoridade de transportes CIMBB e os serviços locais da responsabilidade das autoridade de transporte de Castelo Branco e de Oleiros, sendo desejável que no futuro seja assegurado algum nível de integração, a qual poderá passar pela criação de um ou mais títulos combinados, válidos entre diferentes operadores que asseguramos serviços inter-regionais, interurbanos e locais*", tratando-se naturalmente de uma matéria de grande importância para o desenvolvimento de uma mobilidade integradora e sustentável e merecedora de uma ponderação cuidada, que se entende de recomendar seja desenvolvida desde o início do procedimento embora com as necessárias precauções de modo a evitar eventuais potenciais alterações às condições em que as concessões se desenvolverão.
37. Em matéria de Recursos Humanos o Caderno de Encargos mantém cláusulas de salvaguarda dos trabalhadores designadamente no que respeita ao regime jurídico aplicável à transmissão de unidade económica constante do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro, na redação em vigor, e da Diretiva n.º 2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos, estabelecendo ainda que o Concedente deve anexar ao processo uma lista não nominal dos trabalhadores que no momento do lançamento do concurso público se encontram ao serviço dos operadores que prestam o serviço público correspondente ao objeto do Contrato e as respetivas condições de remuneração contratuais, peça que constituirá o Anexo 6 ao Caderno de Encargos.
38. Sobre esta matéria de grande sensibilidade social recomenda-se que a CIMBB providencie no sentido de um adequado acompanhamento do processo de cessão de posições contratuais ou de contratação de trabalhadores, pugnando , a todo o tempo,

pelo integral cumprimento da legislação laboral, e prestando toda a informação que seja necessária.

39. A receita de bilhética mantém-se como receita própria da concessionária, que assume assim risco de tráfego, que sendo insuficiente para cobrir os custos de operação é complementada por uma compensação anual, definida na cláusula 73ª e calculada pela fórmula " $CompOSP = (RemUnit \times VK)$ ", em que, " $CompOSP$ " corresponde ao valor total anual de Compensação; " $RemUnit$ " corresponde à remuneração unitária por veículo quilómetro a pagar pela concedente, no valor indicado na proposta adjudicada do respetivo Lote, e " VK " corresponde ao número de veículos quilómetro efetivamente produzidos pelos veículos utilizados na Concessão no respetivo Lote durante o ano "n" nos termos das Cláusulas 17.ª a 22.ª do Contrato, igual ou inferior ao valor anual máximo de:

Ano	Produção (km)	
	Lote 1	Lote 2
1	405 446	585 666
2	405 446	585 666
3	405 446	585 666
4	405 446	585 666
5	405 446	585 666
Total	2027230	2928330

40. Nos termos da mesma cláusula é determinado que:

"O valor unitário máximo por veículo quilómetro a título de compensação por Obrigações de Serviço Público que a entidade adjudicante se dispõe a pagar é, relativamente ao:

a) Lote 1, € 1,861472597;

b) Lote 2, € 0,974924131.

Para os efeitos do disposto nos n.os 1 e 6 do artigo 47.º do Código dos Contratos Públicos, o preço base do Contrato para o Lote 1 é de € 3.773.633,00 (três milhões, setecentos e setenta e três mil, seiscentos e trinta e três euros) e para o Contrato para o Lote 2 é de € 2.854.900 (dois milhões, oitocentos e cinquenta e quatro mil e novecentos euros), correspondente ao somatório de todas compensações anuais a pagar de acordo com o valor máximo de remuneração unitária por veículo quilómetro.

variando de acordo com a taxa de inflação prevista, e a máxima produção quilométrica respetiva.

41. Estes valores decorrem das demonstrações de resultados previsionais tais como apresentados no Relatório de Fundamentação, verificando-se que com os pressupostos adotados, em ambos os lotes, é possível atingir taxas de rentabilidade na ordem dos 7%, em termos nominais.
42. O atual Caderno de Encargos mantém a figura da partilha de benefícios, e atualiza o articulado referente à sobrecompensação expressando que *"O CONCEDENTE deve proceder, (...), ao ajustamento da condição financeira remuneratória da CONCESSIONÁRIA quando se verificarem situações de sobrecompensação (...)"* melhor definindo critérios de atuação.

c) — da proposta de Programa de Concurso

43. O Programa de Concurso (PC), segue o documento de 2019 tendo sido revisto de modo a melhor detalhar algumas obrigações e procedimentos estabelecidos nas suas cláusulas, bem como a incorporar as alterações ao modelo que a CIMBB entendeu de realizar.
44. Estabelece o PC que o concurso público internacional, tem por objeto *"a adjudicação de 2 (duas) propostas para a celebração de 2 (dois) contratos de concessão do serviço público de transporte de passageiros rodoviário na Região da Beira Baixa (o «Contrato» e os «Contratos»), nos termos e condições previstos no Caderno de Encargos (o «Caderno de Encargos»), nos termos do artigo 4.º"*, constituindo esta uma alteração substancial ao concurso realizado em 2020, que considerava um lote único
 - 44.1. Os dois lotes encontram-se devidamente identificados em anexo ao CE, correspondendo de modo genérico o Lote 1 à área geográfica dos Municípios de Vila Velha de Ródão e Proença-a-Nova e respetivas carreiras intermunicipais e inter-regionais e o Lote 2 à área geográfica dos Municípios de Idanha-a-Nova, Penamacor e respetivas carreiras intermunicipais e inter-regionais.
 - 44.2. Os atos procedimentais relativos a ambos os lotes são independentes, podendo, os concorrentes apresentar propostas apenas a um ou a ambos os lotes, assim como serem adjudicados os dois lotes ao mesmo concorrente.

- 44.3. Contudo cada lote é objeto de procedimento autónomo, incluindo a sua adjudicação, não sendo prevista a possibilidade de apresentação de uma proposta unificada para ambos os lotes.
- 44.4. O critério de adjudicação é o da proposta economicamente mais vantajosa, numa modalidade multifator, que adiante melhor se detalhará.
- 44.5. Outra alteração com algum significado é a obrigação de manutenção da validade das propostas por 480 dias face aos 330 dias no procedimento de 2020.
45. A possibilidade de adjudicação de ambos os lotes ao mesmo concorrente, apesar de constituírem diferentes concessões e como tal dotadas de contratos separados, afigura-se uma solução perfeitamente aceitável minimizando os encargos para a CIMBB uma vez que serão sempre as melhores propostas a serem contratadas, no entanto, podem também aumentar o risco de incumprimento simultâneo, tendem a reduzir a concorrência.
46. Numa perspetiva de equilíbrio e de promoção da concorrência e qualidade de serviço, julga-se que seria de equacionar uma disposição que privilegiasse a adjudicação preferencial de cada lote a concorrentes diferentes, que naturalmente não pode abstrair-se dos encargos envolvidos e nesse sentido poderia, refere-se apenas a título de exemplo não impositivo, limitar essa capacidade a um determinado valor diferencial entre as propostas e, ou em caso de empate na classificação dos lotes.
47. O critério de adjudicação, expresso no Artigo 15º, é o da proposta economicamente mais vantajosa, numa modalidade multifator, sendo a seriação das propostas em cada lote, realizada através da mesma a fórmula que foi utilizada no procedimento de 2020 embora com uma atualização dos subcritérios, de modo a uma melhor aderência ao contexto atual, nomeadamente:

$$\text{Fator de Avaliação} = 60\% \times \text{PCOSP} + 40\% \text{ Pidade,}$$

Onde,

- a) PCOSP corresponde à pontuação no fator "Compensação por Obrigação de Serviço Público", dado pela fórmula seguinte:

$$\text{PCOSP} = (\text{COSPmáxima} - \text{COSPproposta}) / \text{COSPmáxima} * 100$$

Em que

- *COSPmáxima* corresponde ao valor unitário máximo por veículo quilómetro a título de compensação por obrigação de serviço público que a entidade

adjudicante se dispõe a pagar, dado pelo n.º 2 da Cláusula 73.ª do Caderno de Encargos, relativamente ao Lote "I";

- *"COSPProposta" corresponde ao valor unitário por veículo quilómetro a título de compensação por obrigação de serviço público constante do ponto 1) da Proposta de Exploração do Serviço*

b) *"Pidade" corresponde à pontuação no fator Idade da Frota, dado pela fórmula seguinte:*

$$Pidade=[...]-Idade[...]\times 100$$

Em que:

- *Idade corresponde à idade média da frota constante do ponto 2) da Proposta de Exploração do Serviço Público respetivamente apresentada, conforme a alínea c) do n.º 1 do artigo 10.º do Programa do Concurso, o qual não pode ser superior a 16 (dezasseis) meses, sob pena de exclusão da proposta.*

48. Decorre do exposto que apesar da atualização dos parâmetros de ponderadores, o princípio é o mesmo do concurso anterior, isto é uma ponderação do preço com a modernização do material circulante, através da idade média da frota proposta.

48.1. No caso do "Preço" consta-se a atualização do valor máximo, tal como decorre da atualização da fundamentação económica do procedimento, mas também, uma alteração no modo como o mesmo é ponderado, uma vez que passa a considerar apenas o preço máximo aceitável pelo concedente e o preço proposto pelo concorrente.

48.2. No caso da "Idade" constata-se que o modo de ponderação da idade deixou de ser realizado por bandas de idade da frota proposta para passar a ser pela idade efetiva e singular da mesma, o que se afigura positivo.

48.3. Naturalmente que este critério importante no âmbito da modernização das frotas, implicará um efetivo controlo da frota em operação em cada momento e da sua renovação caso se detete obsolescência face à proposta, matéria que embora esteja prevista nas obrigações de reporte da concessionária deve merecer especial atenção por parte do concedente.

48.4. Nesta cláusula recomenda-se o completamento da fórmula com a idade máxima permitida de modo a eliminar potenciais situações de incerteza.

49. Embora todos os valores assumidos para a atualização do quadro económico da concessão sejam previsionais e no contexto atual de significativa incerteza quanto à sua evolução futura, será exigível uma monitorização contratual rigorosa, no sentido de evitar que se possa vir a verificar quer uma remuneração insuficiente do operador, que coloque em causa a qualidade do serviço, mas também a sobrecompensação do operador, proibida pelo enquadramento legal nacional e europeu.
50. Simultaneamente e conforme referido no ponto 15 um dos objetivos que a CIMBB se propõe atingir com este procedimento é "o desenvolvimento de competências quanto à oferta, procura e gestão de contratos de serviços públicos de transporte" e que os documentos apresentados incluem, no seu articulado, condições para um efetivo controlo da execução contratual alerta-se para a necessidade de ab initio serem criadas estruturas dotadas de capacidade técnica para o acompanhamento e fiscalização da concessão.

IV – Recomendações

51. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os Modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado e com observância das racionalidades supra referidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
52. Os contratos de serviço público celebrados no âmbito do RJSPTP estão condicionados pelo circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude/ cambiantes, sendo por isso necessário ter em conta a maturidade do mercado e os modelos contratuais adotados por cada autoridade de transportes nos diversos casos concretos, incluindo, nomeadamente, uma análise ponderada sobre a alocação e partilha de risco operacional.
53. Os dados utilizados para a definição de obrigações de serviço público devem basear-se no levantamento dos indicadores relevantes do sistema de transportes e do território em causa e permitir concluir, com algum grau de razoabilidade, por uma adequada aderência à realidade, tendo não apenas em conta indicadores financeiros, mas também económicos e todos os referentes às diversas externalidades associadas ao Ecossistema.

54. O lançamento de procedimentos concursais devem ser sedes idónea para aferir da adequação à realidade do que é proposto, ainda que seja de mitigar o risco de lançar procedimentos que possam não ser atrativos para o mercado.
55. No caso concreto, existindo uma inquestionável ligação entre o nível de risco assumido pelo operador privado e o conceito de lucro razoável e que a TIR estimada pela CIMBB se encontra dentro de um intervalo coerente com o mercado, entende-se, no sentido de minimizar eventuais riscos de o concurso poder ficar "deserto" mas também de poder ocorrer adjudicação de um contrato que não venha a ser devidamente remunerado, podendo fazer perigar a sua manutenção ao longo do prazo do contrato ou a sua qualidade, recomendar que a CIMBB pondere a necessidade de calibração do modelo económico-financeiro subjacente ao mesmo, incluindo o reforço do financiamento público nas OSP, que, considerando a redução do risco associado à operação poderá ser associado à revisão em baixa da TIR acionista.
56. Importa igualmente ponderar a minimização dos riscos jus concorrenciais (risco sobrevalorização das vantagens concorrências inerentes dos operadores históricos, risco de materialização de "barreiras à entrada" de novos operadores no segmento de outros serviços que não apenas o regular Serviço Público de Transportes de Passageiros.
57. No que respeita aos requisitos técnicos do material circulante, matéria que como expresso anteriormente deverá ser reavaliada em futuros procedimentos e numa ótica de renovação das frotas e de descarbonização do transporte rodoviário de passageiros e tendo em consideração as obrigações assumidas pelo Estado Português, deverá desde já ser previsto que, com a adjudicação, seja transmitido o nível de veículos "limpos" obtidos com a submissão à concorrência, nos termos do Decreto-Lei n.º 86/2021, de 19 de outubro, que Transpõe a Diretiva (UE) 2019/1161, estabelecendo o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões.
58. No que se refere aos Recursos Humanos, matéria a que aliás o Caderno de Encargos já atenta, nomeadamente ao considerar o disposto no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro, na redação em vigor, e da Diretiva n.º 2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos, que apresenta grande sensibilidade social,

a CIMBB deve providenciar no sentido de um adequado acompanhamento do processo de cessão de posições contratuais ou de contratação de trabalhadores, pugnando, a todo o tempo, pelo integral cumprimento da legislação laboral, e prestando toda a informação que seja necessária.

59. Mais se recomenda que seja ponderada a possibilidade de em determinadas circunstâncias devidamente parametrizadas e com critérios bem definidos, seja considerada a não adjudicação dos dois lotes ao mesmo concorrente, uma vez que a opção da divisão do procedimento em dois lotes autónomos, mas em que o mesmo operador pode ganhar ambos, embora constituindo uma solução válida e com algumas vantagens, apresenta também desvantagens que se entende poderem ser minimizadas, conforme referido anteriormente (ponto 45 e seguintes), uma vez tal poderá promover uma maior concorrência e minimizar riscos de incumprimento atingindo simultaneamente ambos os lotes.
60. Finalmente e em cumprimento do disposto no n.º 5 do artigo 36º do Código dos Contratos Públicos, o presente Parecer deve ser identificado nas peças do procedimento.

V — Conclusões

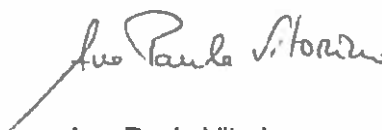
61. Assim, e em conclusão, no que concerne ao objetivo específico do presente parecer, afigura-se que a grande alteração introduzida nos documentos analisados face aos que suportaram o anterior procedimento realizado em 2020 e que foram então objeto de parecer favorável emitido pela AMT é a divisão do objeto do procedimento em 2 lotes independentes.
62. Para além daquela modificação e das que decorrem diretamente dela, os pressupostos essenciais do modelo contratual e documentos procedimentais seguem o modelo e padrões dos anteriores, tendo sido atualizados de acordo com o quadro socioeconómico atual, encontrando-se refletidos de modo previsional os principais fatores que influenciam o valor do contrato, sendo foi possível concluir pela sua aceitabilidade.
63. Encontram-se balizados nas normas legais aplicáveis, nomeadamente estão em conformidade com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o RJSPTP, bem como, com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento e do Conselho, de 23 de outubro, e demais legislação e jurisprudência, nacional e europeia, aplicável.
64. Acresce que, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT, enquanto regulador económico independente, cabe às autoridades de transportes criar e

implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadrados em termos equitativos, concorrenciais, organizativos e institucionais.

65. Neste sentido formularam-se algumas recomendações tal como expressas ao longo deste parecer, e nomeadamente no que se ao processo de cessão de posições contratuais ou de contratação de trabalhadores, pugnando, a todo o tempo, pelo integral cumprimento da legislação laboral, e ainda ao compute do valor estimado para as atividades acessórias que, sem prejuízo de aquiescência com a justificação apresentada, constitui uma opção com algum risco associado tanto no que se refere à atratividade do concurso, como ao equilíbrio da concessão, o que aconselha a sua ponderação.
66. Finalmente quanto à análise das diferentes racionalidades plurais tal como expresso no anterior parecer de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, a mesma é credora de parecer favorável porquanto, e entre outros pontos, são criadas as condições necessárias a assegurar a sustentabilidade económica e de funcionamento dos mercados da mobilidade e transportes local e regional, contribuindo para uma mobilidade eficiente e sustentável, que confere maior tessitura à coesão social e territorial, reforçando a solidariedade inter-regional.
67. Em suma, o parecer prévio vinculativo da AMT quanto ao lançamento do procedimento concursal é favorável, tendo em conta as recomendações formuladas, e que naturalmente a execução contratual será objeto das ações de monitorização e acompanhamento por parte desta Autoridade.

Lisboa, 09 de fevereiro de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração



Ana Paula Vitorino



Presidente	Conselho Intermunicipal
Despacho,	Deliberação,
<input checked="" type="checkbox"/> De acordo	<input checked="" type="checkbox"/> Aprovado
<input type="checkbox"/> Não autorizo	<input type="checkbox"/> Não aprovado
<input type="checkbox"/> Remeter a C. I.	<input checked="" type="checkbox"/> Remeter A.I
O Presidente do C.I.,	<input type="checkbox"/> Reunião nº 2/2023
	<input type="checkbox"/> Data 2/2/2023

PROPOSTA

Proposta n.º	004/2023/PD	Data:	31 de janeiro de 2023
--------------	-------------	-------	-----------------------

ASSUNTO:	Proposta de comparticipação financeira dos municípios no âmbito do concurso público de concessão de transporte público de passageiros para a Beira Baixa
----------	--

Considerando:

1. A Lei nº 52/2015, de 9 de junho, que instituiu o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros;
2. As competências da CIMBB enquanto Autoridade de Transportes para a sub-região da Beira Baixa;
3. O envio para emissão de parecer prévio vinculativo favorável por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes às peças concursais submetidas no dia 9/12/2022;
4. O facto de o procedimento de concurso público a lançar envolver linhas de transporte público municipais, intermunicipais e inter-regionais, por um período de 5 anos e nos montantes indicados no quadro em baixo;
5. A necessidade de assegurar o financiamento das obrigações financeiras resultantes da concessão de transporte de passageiros por modo rodoviário na Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa para efeitos de procedimento concursal nos termos acordados previamente:

Assim, propõe-se ao Conselho Intermunicipal que delibere sobre os seguintes encargos financeiros plurianuais dos Municípios para efeito de pagamento das compensações por Obrigações de Serviço público de acordo com as tabelas seguintes:

Tabela 1

1 de 2



Valor anual dos encargos financeiros dos Município para efeito de pagamento das compensações por Obrigações de Serviço público (valores a preços constantes de 2022)

	Total - Veic.km / ano	Lote 1 - Veic.km / ano	Lote 2 - Veic.km / ano	Compensação anual relativa ao valor da extensão de linhas no território do município	Compensação anual relativa à extensão de linhas nos territórios da CIMBSE e CIMMT	Compensação anual Total
Castelo Branco	186 391,70427	75 203,50079	111 188,20348	255 457,30679	7 835,37090	263 292,67769
Olivos	37 929,49844	30 621,40426	7 308,09418	60 137,91591	7 835,37090	67 973,28681
Froença e Noya	179 359,09547	172 051,00129	7 308,09418	339 201,27435	7 835,37090	347 036,64525
Vila Velha de Ródão	97 732,52017	90 424,42599	7 308,09418	178 138,90326	7 835,37090	185 974,27416
Penamacor	152 531,40427	143,44663	152 387,95764	149 928,37140	7 835,37090	157 763,74231
Idanha-a-Nova e C. Rainha	247 066,77552	143,44663	246 923,32889	247 623,07494	7 835,37090	255 458,44585
TOTAL	901 010,99814	368 587,22561	532 423,77254	1 230 486,84684	47 012,22542	1 277 499,07206

Nota: Aos valores máximos constantes da tabela poderão acrescer um valor até 10% em função de necessidades que vierem a ser identificadas.

Tabela 2

Valor total dos encargos financeiros dos Município para efeito de pagamento das compensações por Obrigações de Serviço público - cinco anos da concessão. (valores a preços constantes de 2022)

	Total - Veic.km / ano	Lote 1 - Veic.km / ano	Lote 2 - Veic.km / ano	Compensação anual relativa ao valor da extensão de linhas no território do município	Compensação anual relativa à extensão de linhas nos territórios da CIMBSE e CIMMT	Compensação anual Total
Castelo Branco	931 959,52137	376 017,50395	555 941,01742	1 277 286,53304	39 176,85452	1 316 463,38846
Olivos	189 647,49218	153 107,02130	36 540,47088	300 689,57955	39 176,85452	339 866,43406
Froença e Noya	896 795,47734	860 255,00646	36 540,47088	1 696 006,37173	39 176,85452	1 735 183,22624
Vila Velha de Ródão	488 662,60085	452 122,12997	36 540,47088	890 694,51628	39 176,85452	929 871,37079
Penamacor	762 657,02137	717,23317	761 939,78820	749 641,85701	39 176,85452	788 818,71153
Idanha-a-Nova e C. Rainha	1 235 333,87760	717,23317	1 234 616,64443	1 238 115,37471	39 176,85452	1 277 292,22923
TOTAL	4 505 054,99071	1 842 936,12803	2 662 118,86268	6 152 434,23322	235 061,12710	6 387 495,36032

Nota: Aos valores máximos constantes da tabela poderão acrescer um valor até 10% em função de necessidades que vierem a ser identificadas.

A presente proposta, quer pelo valor envolvido, quer pela plurianualidade das despesas, para efeitos de eficácia, deverá ser remetida aos órgãos municipais para deliberação.

À consideração do Conselho Intermunicipal da CIMBB,

O Primeiro Secretário Executivo Intermunicipal,



(João Carvalhinho)

2 de 2



CIMBB

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
BEIRA BAIXA

Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Oleiros, Penamacor, Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão

CONSELHO INTERMUNICIPAL DA CIMBB

PROPOSTA DA MINUTA DA ATA

Propõe-se ao Conselho Intermunicipal da CIMBB que seja autorizada a minuta da ata referente à Ordem de Trabalhos da Reunião nº 2/2023, de 2 de fevereiro de 2023, sem prejuízo da sua inclusão na ata definitiva.

Posto à votação o Ponto Nº 9: Proposta de comparticipação financeira dos municípios no âmbito do concurso público de empreiteiras de transporte público de passageiros para a Beira Baixa
da reunião supra mencionada, O Conselho Intermunicipal deliberou aprovar por unanimidade a proposta 004/2023/PD, devendo a mesma ser encaminhada para a Assembleia Intermunicipal para deliberações,

Esta proposta de minuta foi aprovada por unanimidade ..

Castelo Branco, 2 de Fevereiro de 2023

O Presidente do Conselho Intermunicipal,


João Manuel Ventura Grilo de Melo Lobo

O Secretário,


Pedro Miguel Martins Dias

