

**Parecer:**

Concordo com a informação ora prestada, bem como com as propostas nesta constante.

Ao órgão competente para autorização da realização da despesa e abertura do procedimento.

Despacho:

Concordo.

À Câmara Municipal, para autorização da realização da despesa e abertura do procedimento, nos termos propostos.

Proceder às diligências necessárias.

INFORMAÇÃO | INÍCIO DO PROCEDIMENTO**Considerando:**

- A proposta de aquisição externa do serviço requisitante – Divisão de Mobilidade e Trânsito (**DIMT**) (NIPG 21719/24 - PAQ 596/2024), na qual identifica a necessidade de celebrar um contrato de prestação de serviços, com vista à **aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (Mobilis)** (código de CPV 60140000-1 - Transportes não regulares de passageiros), sustentada na fundamentação da necessidade da realização da despesa, conforme ponto 2 da referida proposta;
- Que, por Deliberação tomada pela Câmara Municipal de Leiria, em sua reunião de 16 de abril de 2024 (Deliberação da Câmara Municipal n.º 474/24), foi decidido aprovar, por unanimidade, o relatório de ponderação relativo ao Parecer n.º 07/AMT/2024, as peças do procedimento e a submissão do presente processo à Assembleia Municipal para prévia autorização à abertura do procedimento;
- Que, por Deliberação tomada pela Assembleia Municipal de Leiria, em sua reunião ordinária de 22 de abril de 2024, com continuação no dia 23 de abril de 2024, foi aprovado a prévia autorização à abertura do procedimento, uma vez que a despesa dará lugar a encargo orçamental em mais de um ano económico;
- Que, nos termos do n.º 3 do artigo 36.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), é necessária a realização de uma avaliação custo-benefício, uma vez que o valor do contrato do contrato é superior a €5.000.000,00;
- Que, de acordo com o n.º 5 do artigo 36.º do CCP, foi obtido o parecer prévio vinculativo, favorável, sobre as peças do procedimento pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), estando condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas no seu capítulo. Após análise das determinações emanadas pela AMT, foi elaborado o relatório de ponderação, tendo o mesmo sido aprovado na reunião de Câmara Municipal de Leiria de 16 de abril de 2024;
- A AMT, no seu email de 22 de abril de 2024, informou que não subsistem impedimentos ao prosseguimento do procedimento.

Propõe, o serviço requisitante (DIMT), nos termos de regra geral de escolha do procedimento e do valor máximo do benefício económico que pode ser obtido pelos adjudicatários com a execução dos contratos a celebrar, que seja desencadeado o procedimento de concurso público, com publicação de anúncio no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE), nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-



Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual, nos termos abaixo expostos.

Do procedimento concursal:

1. O contrato a celebrar será redigido a escrito e encontra-se sujeito à fiscalização prévia do Tribunal de Contas, nos termos do artigo 46.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, na sua redação atual, não podendo entrar em execução antes do visto ou declaração de conformidade, nos termos do n.º 4 do artigo 45.º do mesmo diploma legal.
2. Para efeitos de prévia cabimentação da despesa inerente ao contrato a celebrar, estima-se que o respetivo preço contratual não deverá exceder **€18.116.334,00**, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, compatibilização a satisfazer pela classificação orgânica e económica 02/020220, Plano 2006-A-278, Proposta de Cabimento n.º 2147/2024, autorizada em 24/04/2024, de acordo com dados constantes da tabela abaixo:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Preço da Prestação de serviços (€)	2 067 794	2 169 655	2 215 217	2 259 522	2 304 712	2 350 806	2 350 806	2 397 822	18 116 334
Produção quilométrica comercial ano (VKM)	786 233	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	6 442 204
Produção quilométrica total ano (VKM) (incluindo VKM em vazio)	849 132	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	6 957 580
Preço (€/VKM)	2,63	2,69	2,74	2,80	2,85	2,91	2,91	2,97	2,81
Receitas tarifárias a receber pela CML (€)	1 172 633	1 203 842	1 226 155	1 246 303	1 266 783	1 287 599	1 308 757	1 330 263	10 042 334
Receitas tarifárias a receber pela CML por VKM (€/VKM)	1,49	1,49	1,52	1,54	1,57	1,59	1,62	1,65	1,56

3. Sendo a realização de despesas em mais de um ano económico e em ano económico que não seja o da sua realização, a abertura do procedimento foi sujeita à prévia autorização da Assembleia Municipal, nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, que regula a realização de despesas em mais de um ano económico ou em ano económico que não seja o da sua realização, aplicado por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, conjugado com a alínea c) do artigo 6.º da Lei 8/2012, de 21 de fevereiro – Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), em sua reunião ordinária de 22 de abril de 2024, com continuação no dia 23 de abril de 2024.

4. Nos termos do n.º 2 do artigo 40.º do CCP, conjugado com a alínea f) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, as peças do procedimento foram aprovadas em reunião de Câmara Municipal, a 16/04/2024, das quais se destaca:

- Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 46.º-A do CCP, a não contratação por lotes fundamenta-se em motivos técnicos e funcionais, atento o objeto do procedimento e a natureza das funções a desempenhar.
- Fixação do preço base em **€18.116.334,00**, acrescido do IVA à taxa legal em vigor, fundamentado com base no Estudo de Viabilidade Económico-Financeira (EVEF), desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A.;
- Fixação de um prazo de vigência do contrato a celebrar de 8 anos. Assume-se que o contrato terá início a 1 de janeiro de 2025 e terminará a 31 de dezembro de 2032, uma vez que será necessário ter em conta o prazo necessário para adjudicação do serviço, para a fiscalização do Tribunal de Contas e para a vigência Período de Transição. Este é o período de tempo, estipulado em 6 meses, durante o qual o adjudicatário não assume obrigações de Operação e Manutenção e deve obter, caso ainda não tenha obtido, todas as licenças e autorizações necessárias para a prestação



de serviços, assim como ultimar o desenvolvimento de todas as ações de preparação da sua estrutura (incluindo, entre outros, recursos humanos e meios técnicos e materiais) que se mostrem adequadas ou necessárias para assumir integralmente as obrigações decorrentes da Prestação de Serviços no Período de Funcionamento Normal;

- Nos termos do artigo 48.º e artigo 440.º, aplicável por força do artigo 451.º todos do CCP, a fundamentação da celebração de um contrato com duração de 8 anos, radica nos seguintes pressupostos:

- a. O avultado volume do investimento inicial, a ter que ser realizado pelo adjudicatário para o cumprimento das condições do caderno de encargos e a prestação do serviço de forma adequada, especialmente no que se refere à frota: pretende-se a descarbonização de uma parte significativa da frota de veículos que irá assegurar a operação da rede Mobilis, sendo assumido que a operação se inicia com 7 veículos elétricos e, a partir de setembro de 2025, esta passará a ser realizada por 13 viaturas elétricas e 6 autocarros a diesel;
- b. A convicção de que com esta duração poderão surgir propostas economicamente mais vantajosas para o interesse municipal porque o futuro adjudicatário/prestador dos serviços tem reunidas condições para uma melhor racionalidade da exploração, consequentemente, os valores a pagar pelo Município de Leiria poderão ser menores ao que viriam a ser caso o prazo previsto para a vigência do contrato fosse inferior;
- c. A necessidade de salvaguarda do interesse público e da estabilidade da execução das prestações, tendo em conta que estamos perante um serviço público de caráter estrutural essencial à mobilidade urbana, à proteção do ambiente e ao bem-estar geral das populações.

- Opção pelo critério de adjudicação da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade monofator, sendo esse fator o preço;
- Em caso de empate, o desempate é feito por sorteio realizado pelo Júri na presença de um representante de cada um dos concorrentes;
- A exigência de prestação de caução no valor de 5 % (cinco por cento) do produto do preço unitário por veículo quilómetro (€km) indicado na Proposta, pelo valor da produção quilométrica anual previsto, no Anexo I ao Caderno de Encargos, multiplicado por 2,66 (dois vírgula sessenta e seis), fundamentada para garantia da celebração do contrato e do exato e pontual cumprimento de todas as obrigações legais e contratuais.

5. Quanto ao modo de apresentação de propostas, propõe-se que a entrega ocorra na plataforma eletrónica anoGov (<https://www.anogov.com/cm-leiria/faces/>), nos termos do disposto no artigo 62.º do CCP.

6. Para condução do procedimento, propõe-se que sejam indicados para a constituição do Júri do procedimento e técnicos procedimentais, os seguintes elementos:

Elementos do júri do procedimento:

- Márcio Serrano (Presidente)
- Sandra Macedo (Vogal Efetivo)
- Filipe Silva (Vogal Efetivo)
- Alexandra Silva (Vogal Suplente)
- Paulo Pinheiro (Vogal Suplente)
- Elisa Braceiro (Vogal Suplente)
- Diogo Oliveira (Vogal Suplente)



Nos termos do disposto no n.º 6 do artigo 68.º do CCP, para efeitos de apoio ao Júri do Procedimento no exercício das suas funções, propõe-se que sejam designados como consultores os abaixo designados, podendo aqueles participar, sem direito de voto, nas reuniões do Júri, se assim for entendido por esse órgão:

- Ana Luís Guimarães, consultora Gomez-Acebo & Pombo, S.L.P. – Sucursal em Portugal;
- Susana Castelo, consultora TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A.

Técnicos procedimentais:

- Isabel Marto
- Isabel Sampaio
- José Areia
- Francisco José
- Rute Anastácio
- Beatriz Azinhais
- Diana Ferreira

7. Ao abrigo do n.º 2 do artigo 69.º do CCP, propõe-se que seja delegada no júri nomeado a competência de prestação de esclarecimentos (artigo 50.º do CCP), que não impliquem retificações às peças do procedimento.

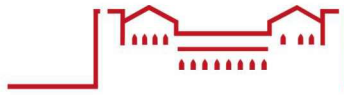
8. Em cumprimento do disposto no artigo 290.º-A do Código dos Contratos Públicos, o acompanhamento da execução do contrato será assegurado pela dirigente da Divisão de Mobilidade e Transportes (DIMT), enquanto Gestora do Contrato.

9. Dando cumprimento ao estatuído no n.º 5 do artigo 67.º e no n.º 7 do artigo 290.º-A, ambos do CCP, os elementos propostos para júri do procedimento e para gestor do contrato, respetivamente, terão de subscrever uma declaração de inexistência de conflitos de interesse, conforme modelos previstos no Anexo XIII ao CCP.

O órgão competente toma a decisão de contratar e de autorizar a respetiva despesa, nos termos do artigo 36.º do CCP, conjugado com o n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, aplicável por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008 de 29 de janeiro, e com o artigo 57.º da Lei n.º 169/99, de 18 de setembro.

À consideração superior.

A Gestora do Processo,



PROPOSTA DE CONTRATAÇÃO / AQUISIÇÃO EXTERNA Aquisição de bens e serviços [Artigos 48.º e 52.º da Norma de Controlo Interno - NCI]	Versão n.º:	10
	Data de aprovação:	06/07/2023

Cód. serviço requisitante (UE):	Proposta contratação (numeração interna da UO):	Centro de custos:	Registo interno (RQI ou NIPG):
BU4716	N.º 16/2024	N.º 123.24 Ficha 2	NIPG 12840/24 e 21719/24

1. OBJETO DA CONTRATAÇÃO

Serviço público de transporte rodoviário de passageiros na cidade de leiria (mobilis).

2. FUNDAMENTAÇÃO DA NECESSIDADE DA REALIZAÇÃO DA DESPESA

O procedimento é necessário à formalização do concurso, nos termos do definido no Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP).

Enquanto Autoridade de Transportes, o Município de Leiria pretende iniciar o procedimento concursal para a realização do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da rede MOBILIS.

O modelo desenvolvido para o Concurso é o de uma prestação de serviços que estará em vigor durante um prazo de 2920 dias, correspondente a 8 anos.

Para a rede e qualidade do material circulante foram considerados os seguintes pressupostos:

- Reforço da oferta nas linhas 1, 2 e 9: incremento de horários no período da manhã e da tarde e, no caso da linha 9, no período noturno;
- Incremento de uma nova linha urbana – linha 10 – a partir de setembro de 2025, o que está associado à entrada em funcionamento da nova Central Coordenadora de Transportes;
- Aposta clara na descarbonização da frota da rede MOBILIS, numa primeira fase cumprindo os limites estabelecidos pelo DL 86/2021, e a partir de setembro de 2025, ultrapassando claramente esse limiar de oferta;
- Manutenção dos critérios de qualidade relativamente ao material circulante anteriormente estabelecidos e que aqui se relembram:
 - Operação realizada com veículos que devem estar adaptados à procura de cada uma das linhas;
 - Idade média da frota não superior a 120 meses (10 anos) ao longo de toda a prestação de serviços;
 - Não ter veículos com idade superior a 170 meses (14 anos).

A presente ação materializa-se nos **ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 3, 10, e 13** as suas prioridades estratégicas na implementação da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.

Assim, e

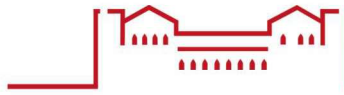
Considerando:

1: As atribuições de que dispõem os municípios para intervir ao nível dos transportes e do ambiente, conforme disposto nas alíneas c) e k) do n.º 2 do artigo 23.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual.

2: A competência das câmaras municipais em criar, construir e gerir redes de circulação e de transportes, de acordo com o disposto na alínea ee) do n.º 1 do artigo 33.º do referido anexo.

3: A competência das câmaras municipais na programação e execução de políticas climáticas, no âmbito das suas atribuições e competências, assegurando a sua coerência com os instrumentos de gestão territorial, conforme disposto na alínea g) do artigo 4.º da Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro.

Modelo Proposta de Contratação / Aquisição Externa (artigos 48.º e 52.º da NCI)						Pág. 1 de 6
Elaborado por:	Nome e cargo: Diana Ferreira (DECPGC)	Revisto por:	Nome e cargo: Márcio Serrano (DDECPGC)	Aprovado por:	Nome e cargo: Gonçalo Lopes (PCML)	
	Data: 05/07/2023		Data: 05/07/2023		Data: 06/07/2023	



4: As competências atribuídas à Divisão de Mobilidade e Transportes, conforme o ponto 23, do Despacho n.º 12854-C/2021, de 30 de dezembro, publicado em Diário da República, 2.ª série – n.º 252.

Aqui se interpreta a necessidade de contratação de **serviço público de transporte rodoviário de passageiros na cidade de leiria (mobilis)**.

3. CONTRATOS ANTERIORES

A presente contratação foi objeto de contrato(s) anteriormente celebrado(s)?	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	
Se SIM , indique os contratos celebrados, preferencialmente nos últimos 3 anos:				
- N.º do contrato(s) (se existir): 299/2023; 300/2021				
- Valor(es) do contrato(s):				
n-1: €213.895,84 n-2: €182.712,00 n-3: _____, _€				
sendo n=ano atual				

4. DESTINO INEQUÍVOCO DA AQUISIÇÃO/CONTRATAÇÃO

O Contrato tem por objeto a aquisição do serviço público de transporte de passageiros regular, por modo rodoviário, do Município de Leiria, com sujeição do OPERADOR às obrigações de serviço público.

4.1. Património Municipal

- Aquisição bens e serviços:**

Trata-se da reparação / manutenção de equipamento(s):	Sim		Não	<input checked="" type="checkbox"/>
Trata-se de outro serviço associado a um bem (móvel ou imóvel) do património municipal:	Sim		Não	<input checked="" type="checkbox"/>

5. TIPOLOGIA DE CONTRATO (assinale com X a opção):

Locação ou aquisição de bens móveis		Aquisição de serviços	<input checked="" type="checkbox"/>
-------------------------------------	--	-----------------------	-------------------------------------

6. TIPO DE PROCEDIMENTO (assinale com X a opção pretendida):

Concurso público "normal" (qualquer valor e inferior aos limites comunitários)	
Concurso público "Internacional" (superior aos limites comunitários – 215.000,00€)	<input checked="" type="checkbox"/>
Convite ao abrigo de um acordo quadro (Indicar a designação do acordo quadro e entidade: _____)	
Contratação excluída	
Consulta prévia (inferior a 75.000,00€)	
Ajuste direto (inferior a 20.000,00€)	
Ajuste direto ao abrigo critério material (Artigos 23.º a 27.º do CCP)	
Ajuste direto regime simplificado (não superior a 5.000,00€)	
Outro tipo de procedimento _____	

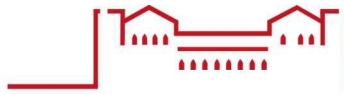
7. PEÇAS DO PROCEDIMENTO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Conforme Programa de Concurso e respetivo Caderno de Encargos.

8. PRAZO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO:

Modelo: DDCP-01-10

Modelo Proposta de Contratação / Aquisição Externa (artigos 48.º e 52.º da NCI)						
Elaborado por:	Nome e cargo: Diana Ferreira (DECPGC)	Revisto por:	Nome e cargo: Márcio Serrano (DDECPGC)	Aprovado por:	Nome e cargo: Gonçalo Lopes (PCML)	Pág. 2 de 6
	Data: 05/07/2023		Data: 05/07/2023		Data: 06/07/2023	



2920 dias.

9. ESTIMATIVA DE CUSTOS / PREÇO BASE: €18.116.334,00 (dezoito milhões, cento e dezasseis mil, trezentos e trinta e quatro euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

O valor base sob apresentação tem como base o Estudo de Viabilidade Económico-Financeira e análise custo benefício apresentado pela consultora TISP.

10. RUBRICA E DOTAÇÃO ORÇAMENTAL

Plano	2006/A/278	Confirmação da dotação orçamental:	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não
Classif.	02/020220				
Conta Geral	_____				

11. ESTIMATIVA DE RECEITA OU DE COMPARTICIPAÇÃO FINANCEIRA

O objeto da presente contratação é suscetível de gerar receita ou de beneficiar de comparticipação financeira para o Município de Leiria?	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não
Se SIM , indique o valor previsível ou a percentagem de comparticipação: Caso os operadores beneficiem de apoios comunitários, e de acordo com o previsto no prevista no n.º 8, do art.º 47.º, de Caderno de Encargos a recuperação municipal corresponde a 100% do valor do apoio concedido, conforme Estudo de Viabilidade Económico-Financeira apresentado pela consultora TISP.			

12. DECLARAÇÃO FUNDAMENTADA QUANTO AO NÃO FRACIONAMENTO DO VALOR DO CONTRATO

Declara-se, para os devidos efeitos, que a presente proposta de aquisição não constitui objeto de fracionamento de despesa, porquanto não é previsível a contratação, no decurso dos próximos 365 dias, de outros serviços e/ou fornecimento de bens com o mesmo objeto/fim.

13. ENTIDADE(S) A CONSULTAR, NO CASO DE AJUSTE DIRETO OU CONSULTA PRÉVIA

Não se aplica

14. REQUISITOS TÉCNICOS A OBSERVAR NA SELEÇÃO DO PRESTADOR DO SERVIÇO:

O operador deve ser possuidor de Licença emitida pela entidade legalmente competente para o exercício da atividade de transporte rodoviário de passageiros, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro. Este documento será um dos documentos de habilitação.

Cf. Programa de Concurso e Caderno de Encargos.

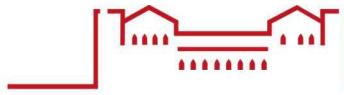
15. CAUÇÃO:

Deverá ser exigida a prestação de caução?	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não
Se SIM , indique a percentagem (artigo 89.º do CCP: no máximo de 5%, fixado em função da complexidade e expressão financeira do contrato): O ADJUDICATÁRIO deve prestar uma caução correspondente a 5 % (cinco por cento) do produto do preço unitário por veículo quilómetro (€km) indicado na Proposta, pelo valor da produção quilométrica anual previsto, no Anexo I ao Caderno de Encargos, multiplicado por 2,66 (dois vírgula sessenta e seis).			

16. CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO (assinale com X a opção):

A. Proposta economicamente mais vantajosa – Modalidade Multifator	
---	--

Modelo Proposta de Contratação / Aquisição Externa (artigos 48.º e 52.º da NCI)						
Elaborado por:	Nome e cargo: Diana Ferreira (DECPGC)	Revisto por:	Nome e cargo: Márcio Serrano (DDECPGC)	Aprovado por:	Nome e cargo: Gonçalo Lopes (PCML)	Pág. 3 de 6
	Data: 05/07/2023		Data: 05/07/2023		Data: 06/07/2023	



B. Proposta economicamente mais vantajosa – Modalidade Monofator, correspondendo esse fator ao preço	X
--	---

17. CRITÉRIO DE DESEMPATE DAS PROPOSTAS:

O Programa do concurso deverá prever os seguintes critérios de desempate, pela ordem a seguir apresentada:

1. A adjudicação será feita segundo o critério da proposta economicamente mais vantajosa, na modalidade monofator, correspondendo esse fator ao preço.
2. Em caso de empate, aferido nos termos do disposto no ponto anterior, será aplicado o seguinte critério de desempate, pela ordem a seguir apresentada:
 - a) A realização de um sorteio de bolas, em ato público a convocar pelo júri do procedimento, por forma a selecionar a proposta a adjudicar.

18. JÚRI DO PROCEDIMENTO, NO CASO DE CONCURSO PÚBLICO OU CONSULTA PRÉVIA

Dos elementos que constituirão o Júri do Procedimento, indique o nome, no mínimo, de 3 trabalhadores afetos ao serviço proponente, sendo que, para salvaguardar a normal tramitação procedimental, poderão, por cautela, apresentar 5 trabalhadores:

1. Márcio Serrano
2. Sandra Macedo
3. Filipe Silva
4. Alexandra Silva
5. Paulo Pinheiro
6. Elisa Braceiro
7. Dra. Ana Luísa Guimarães, Consultora Gomez-Acebo & Pombo, S.L.P. – Surcursal em Portugal.
8. Eng.ª Susana Castelo, Consultora TISP. NOTA: Estes dois últimos ao abrigo da disposição legal prevista no art.º 68.º, n.º 6, do CCP.

19. OUTRAS INFORMAÇÕES TIDAS COMO RELEVANTES:

Não se aplica

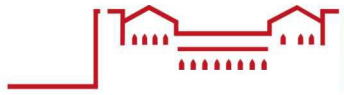
20. TRATA-SE DE UM PROCEDIMENTO URGENTE?	Sim	X	Não
<p>Se SIM, fundamente e indique prazos para conclusão do processo de contratação, tendo em conta os trâmites legais a cumprir:</p> <p>Os serviços públicos de transporte oferecem uma opção acessível de mobilidade e conectividade, coadjuvando na redução do congestionamento nas vias urbanas. São, por sua vez, evidentes efeitos positivos acumulados na redução de emissões de poluentes atmosféricos, que, na sua globalidade, contribuem para melhorar qualidade do ar nas cidades.</p> <p>O atual contrato n.º 299/2023 fixa término a 31 de dezembro de 2023, pelo que emitido o Parecer favorável da AMT, conducente à autorização para início de procedimento concursal, datado de 29 de fevereiro, considera-se crucial alinhar a disposição legal, com a subsequente prevenção de ruturas na oferta, garantindo a mobilidade eficiente e acessível para a população.</p> <p>Atendendo aos prazos de um concurso público internacional revela-se crucial a adoção de medidas que garantam a eficiência, a gestão e a promoção da transparência em todas as etapas do processo.</p>			

21. DOCUMENTOS ANEXOS:

ADRS: Condições e Especificações técnicas	
Outros procedimentos: Programa de Concurso e respetivo Caderno de encargos	X
ANEXO I – Fundamentação do recurso ao Ajuste Direto ou Consulta Prévia	
ANEXO II – Preço base e contratação por lotes	X
Consulta preliminar ao mercado (artigo 35.º-A do CCP)	
Outros:	
1: Estudo de Viabilidade Económico-Financeira	X
2: Repartição de despesa plurianual	
3: Relatório de Ponderação	

Modelo: DICP-01-10

Modelo Proposta de Contratação / Aquisição Externa (artigos 48.º e 52.º da NCI)						
Elaborado por:	Nome e cargo: Diana Ferreira (DECPGC)	Revisto por:	Nome e cargo: Márcio Serrano (DECPGC)	Aprovado por:	Nome e cargo: Gonçalo Lopes (PCML)	Pág. 4 de 6
	Data: 05/07/2023		Data: 05/07/2023		Data: 06/07/2023	



4: Parecer AMT n.º 07/2024, e respetiva remessa de comunicações com o suprarreferido Organismo estabelecidas

5: Análise benefício custo.

O Chefe de Divisão da Mobilidade e Transportes

(em regime de substituição)

Assinado por: **ELISA SUSANA BRACEIRO QUIRINO**
 Num. de Identificação: 11298187
 Data: 2024.04.23 15:40:15+01'00'

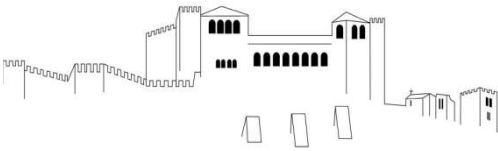
O Vereador da Mobilidade e Transportes

Modelo Proposta de Contratação / Aquisição Externa (artigos 48.º e 52.º da NCI)					Pág. 5 de 6
Elaborado por:	Nome e cargo: Diana Ferreira (DECPGC) Data: 05/07/2023	Revisto por:	Nome e cargo: Márcio Serrano (DDECPGC) Data: 05/07/2023	Aprovado por:	

ANEXO II – PREÇO BASE E CONTRATAÇÃO POR LOTES

Preço base				
Preço base: €18.116.334,00 (dezoito milhões, cento e dezasseis mil, trezentos e trinta e quatro euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor.				
O preço base resulta de:				
Outros: Estudo de Viabilidade Económico-Financeira apresentado pela Consultora TISP.				X
O valor é igual ou superior a 5.000.000,00€?	Sim	X	Não	
Se SIM , apresente a fundamentação, a qual terá de atender o disposto no artigo 36.º, n.º 3 do CCP. Conforme análise custo benefício exigida no n.º 3 do artigo 36.º do CCP. Documento em ultimação, sob elaboração e envio por parte da Consultora TISP.				
A aquisição é realizada por lotes?	Sim		Não	X
Se NÃO e o valor ultrapassa o limite previsto no artigo 46.º-A do CCP (€135.000,00) , fundamente, OBRIGATORIAMENTE, conforme n.º 2 do referido artigo. De acordo com o disposto na alínea a), do n.º 2 do artigo 46.º A, do CCP uma vez que “quando as prestações a abranger pelo respetivo objeto forem técnica e funcionalmente incidíveis ou, não o sendo, a sua separação causar graves inconvenientes para a entidade adjudicante”.				
Deverá ser fixado um valor a partir do qual se considera o preço ou custo anormalmente baixo?	Sim		Não	X
Trata-se de um contrato plurianual?	Sim	X	Não	
Se SIM , indique a repartição de encargos, por anos económicos ou apresente o mapa da repartição da despesa, conforme estudo de viabilidade económico financeira apresentado pela consultora TISP. 2025 – 2.067.794,000€ 2026 – 2.169.655,000€ 2027 – 2.215.217,000€ 2028 – 2.259.522,000€ 2029 – 2.304.712,000€ 2030 – 2.350.806,000€ 2031 – 2.350.806,000€ 2032 – 2.397.822,000€				

Modelo Proposta de Contratação / Aquisição Externa (artigos 48.º e 52.º da NCI)						Pág. 6 de 6
Elaborado por:	Nome e cargo: Diana Ferreira (DECPGC)	Revisto por:	Nome e cargo: Márcio Serrano (DDECPGC)	Aprovado por:	Nome e cargo: Gonçalo Lopes (PCML)	
	Data: 05/07/2023		Data: 05/07/2023		Data: 06/07/2023	



Município de Leiria
Câmara Municipal

DELIBERAÇÃO DA REUNIÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DE 2024/04/16

Unidade Orgânica responsável pela deliberação | DIVISÃO DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Epígrafe | AQUISIÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE LEIRIA (MOBILIS). Aprovação do relatório de ponderação relativo ao Parecer n.º 07/AMT/2024, aprovação das peças do procedimento e realização de despesa em mais de um ano económico

Proposta | Considerando:

- a) A informação da Divisão de Mobilidade e Trânsito (DIMT), que se anexa, cujos termos seguem os seus trâmites através do NIPG 12840/24, na qual identifica a necessidade de celebrar um contrato de prestação de serviços, com vista à aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (Mobilis);
- b) O modelo que se pretende contratualizar é o de uma prestação de serviços que estará em vigor durante um prazo de 8 anos;
- c) De acordo com o Estudo de Viabilidade Económico-Financeira (EVEF) (Anexo IV), estima-se que o preço da prestação de serviços nos 8 anos da operação será de €18.116.334,00, acrescido de IVA à taxa legal em vigor;
- d) A Câmara Municipal de Leiria assumiu as suas competências enquanto Autoridade de Transportes relativamente à rede Mobilis que serve a Cidade de Leiria e zona envolvente. Nesse contexto, desenvolveu as atividades necessárias para o lançamento do procedimento concursal necessário à formalização do concurso, nos termos do definido no Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, tendo remetido à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) o necessário pedido de emissão de Parecer Prévio Vinculativo relativo às peças do procedimento;
- e) Neste seguimento, foi emitido pela AMT o parecer n.º 07/AMT/2024, de 29 de fevereiro, 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, conforme consta do Anexo II;
- f) O referido parecer é favorável, estando condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas no seu capítulo IV.;
- g) Após análise das determinações emanadas pela AMT, foi elaborado o relatório de ponderação ao Parecer n.º 07/AMT/2024 pela DIMT (Anexo II);
- h) O referido relatório consubstancia a ponderação pela Câmara Municipal de Leiria que é determinada pelo parecer da AMT que resulta da natureza prévia e vinculativa do parecer, prevista no artigo 34.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- i) A aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (Mobilis), prevê a realização da despesa em mais de um ano económico, estando, então sujeita à prévia autorização da Assembleia Municipal, nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, que regula a realização de despesas em mais de um ano económico ou em ano económico que não seja o da sua realização, ora aplicado por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, conjugado com a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei 8/2012, de 21 de fevereiro - Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), sendo esta uma condição imprescindível para abertura do procedimento;
- j) A Assembleia Municipal de Leiria aquando da aprovação dos documentos previsionais para o ano de 2024, na sua sessão de 15 dezembro de 2023, emitiu uma autorização prévia genérica favorável à assunção de compromissos plurianuais pelo Município de Leiria, nos casos em que resultem de planos ou programas plurianuais aprovados, ou os seus encargos não excedam o limite de €99.759,58 em cada um dos anos económicos seguintes ao da sua contratação e o prazo de execução de três anos;

(2)

k) Face ao enquadramento exposto, conclui-se que a presente despesa plurianual não se enquadra na autorização prévia genérica concedida pela Assembleia Municipal de Leiria, porquanto se pretende celebrar um contrato com duração de 8 anos, conforme repartição de encargos plurianual no anexo V.

De acordo com a presente informação, propõe-se:

- A **aprovação do relatório de ponderação ao Parecer n.º 07/AMT/2024**, em anexo, que consubstancia a ponderação pela Câmara Municipal que é determinada pelo parecer da AMT, que resulta da natureza prévia e vinculativa do parecer, prevista no artigo 34.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- **A aprovação das peças do procedimento**, em anexo, constituído pelo programa do concurso e caderno de encargos, bem como respetivos anexos, de acordo com a alínea f) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e do n.º 2 do artigo 40.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), na sua redação atual;
- Que seja **submetido à Assembleia Municipal, para efeitos de prévia autorização à abertura do procedimento**, uma vez que haverá despesas que darão lugar a encargo orçamental em mais de um ano económico (8 anos), nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, reprimado pela Resolução n.º 86/2011, de 11 de abril, conjugado com a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei 8/2012, de 21 de fevereiro – Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), alterada, condição imprescindível para a abertura do procedimento, solicitando que seja aprovado em minuta, para que a mesma possa produzir efeitos imediatos, nos termos e com os fundamentos previstos nos n.º 3 e 4 do artigo 57.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

Deliberação | A Câmara Municipal, depois de analisar o assunto no uso da competência prevista nas alíneas f) e ccc) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual e concordando com a proposta, **deliberou por unanimidade**:

- i) **Aprovar o relatório de ponderação relativo ao Parecer n.º 07/AMT/2024**, em anexo, que consubstancia a ponderação pela Câmara Municipal que é determinada pelo parecer da AMT, que resulta da natureza prévia e vinculativa do parecer, prevista no artigo 34.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- ii) **Aprovar as peças do procedimento**, em anexo, constituído pelo programa do concurso e caderno de encargos, bem como respetivos anexos, de acordo com a alínea f) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e do n.º 2 do artigo 40.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), na sua redação atual;
- iii) **Aprovar a submissão do presente processo à Assembleia Municipal para prévia autorização à abertura do procedimento**, nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, normas que regulam a realização de despesas em mais de um ano económico ou em ano económico que não seja o da sua realização, aplicado por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, conjugado com a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro – Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), em virtude de estarmos perante um procedimento relativo a despesas que irão dar lugar a encargo orçamental por 8 anos.

A presente deliberação foi aprovada em minuta

Juliana Crespo Marcelino
ASSISTENTE TÉCNICO
17-04-2024

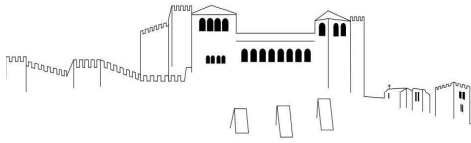
Assinatura Digital Certificada

1

Gonçalo Nuno Bertolo Gordalina Lopes
PRESIDENTE
17-04-2024

Assinatura Digital Certificada

2



Município de Leiria Assembleia Municipal

Certidão

----- António Lacerda Sales, Presidente da Assembleia Municipal de Leiria, certifica que nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, normas que regulam a realização de despesas em mais de um ano económico ou em ano económico que não seja o da sua realização, aplicado por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, conjugado com a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro – Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), a **Assembleia Municipal de Leiria**, em sua sessão ordinária de 22 de abril, com continuação a 23 de abril de 2024, **deliberou por maioria**, com **47 votos a favor** (33-PS, 12-PSD, 1-PCP, 1-CDS-PP/MPT), **1 voto contra** (1-BE) e **3 abstenções** (1-IL, 1-CHEGA, 1-Independente) a proposta da Câmara Municipal de Leiria contida em sua deliberação de 16 de abril de 2024 e referente à **AQUISIÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE EIRIA (MOBILIS). Aprovação do relatório de ponderação relativo ao Parecer n.º 07/AMT/2024, aprovação das peças do procedimento e realização de despesa em mais de um ano económico.** -----

----- Por ser verdade, é emitida a presente certidão para ser junta ao processo administrativo, tendo a deliberação sido aprovada em minuta para produzir efeitos imediatos, nos termos e com os fundamentos previstos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 57.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro. -----

Leiria, 24 de abril de 2024.

O Presidente da Assembleia Municipal,
Assinado por: ANTONIO LACERDA SALES

Num. de Identificação: BI04380879

Data: 2024.04.24 15.59.27 GMT Daylight time



António Lacerda Sales

RE: Aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (mobilis). Parecer n.º 07/AMT/2024.

DR – Direção de Regulação <dr@amt-autoridade.pt>

seg, 22/04/2024 14:55

Para: Elisa Susana Braceiro <ebraceiro@cm-leiria.pt>

Cc: Luís Manuel Lopes <lmlopes@cm-leiria.pt>; Paulo Alexandre Pinheiro <pinheiro@cm-leiria.pt>; Márcio Artur Serrano <mserrano@cm-leiria.pt>; Diana Catarina Ferreira <dcaffeira@cm-leiria.pt>; Ana Luisa Guimarães <aguimaraes@gap.com>; Susana Castelo <susana.castelo@tis.pt>; 'Fatima.Santos@tis.pt' <Fatima.Santos@tis.pt>; Luciana Pereira <Luciana.pereira@tis.pt>

EMAIL DE REMETENTE EXTERNO: ATENÇÃO aos links e anexos!

Exma. Senhora

Elisa Braceiro

M..I. Chefe de Divisão

Agradecemos a informação de V. Exa, não se afigurando subsistirem impedimentos ao prosseguimento do procedimento.

Com os melhores cumprimentos

Hugo Oliveira

Diretor – Direção de Regulação

T: (+351) 211 025 843 | E: hugo.oliveira@amt-autoridade.ptAvenida António Augusto Aguiar, 128 | 1050-020 Lisboa
T: (+351) 211 025 800 | E: geral@amt-autoridade.pt
www.amt-autoridade.pt

“A correspondência transmitida por via eletrónica tem o mesmo valor da trocada em suporte papel, devendo ser-lhe conferida, pela Administração e pelos particulares, idêntico tratamento.”

Artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril.

Por favor, pense no ambiente - Precisa mesmo imprimir esta mensagem ?

Please think of our environment - do you really need to print this e-mail ?

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE

A informação contida nesta mensagem, e os ficheiros anexos, é privilegiada e confidencial, destinando-se exclusivamente ao(s) destinatário(s). Se não é o destinatário (ou o responsável pela sua entrega ao destinatário) e recebeu a mesma por engano, fica notificado que é estritamente proibido reproduzir, guardar ou distribuir toda ou qualquer parte desta mensagem e ficheiros anexos. Por favor reencaminhe a mensagem para o responsável pelo seu envio e elimine a mensagem e ficheiros anexos do seu computador, sem os reproduzir. Obrigado pela sua cooperação.

The information contained in this message, and any files attached, is privileged and confidential, and intended exclusively for the included addresses. If you are not the intended recipient (or the person responsible for delivering to the intended recipient) and received this message by mistake, be aware that copy, storage, distribution or any other use of all or part of this message and the files attached is strictly prohibited. Please notify the sender by reply e-mail and delete this message and the files attached, without retaining a copy. Thanks for your cooperation.

De: Elisa Susana Braceiro <ebraceiro@cm-leiria.pt>

Enviada: 19 de abril de 2024 11:25

Para: AMT-Autoridade <geral@amt-autoridade.pt>; Gabinete de Apoio à Presidência <gap@amt-autoridade.pt>

Cc: DR – Direção de Regulação <dr@amt-autoridade.pt>; DS – Direção de Supervisão <ds@amt-autoridade.pt>; Luís Manuel Lopes <lmlopes@cm-leiria.pt>; Paulo Alexandre Pinheiro <pinheiro@cm-leiria.pt>; Márcio Artur Serrano <mserrano@cm-leiria.pt>; Diana Catarina Ferreira <dcterreira@cm-leiria.pt>; Ana Luisa Guimarães <aguimaraes@ga-p.com>; Susana Castelo <susana.castelo@tis.pt>; 'Fatima.Santos@tis.pt' <Fatima.Santos@tis.pt>; Luciana Pereira <luciana.pereira@tis.pt>

Assunto: FW: Aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (mobilis). Parecer n.º 07/AMT/2024.

Importância: Alta

Exma. Senhora

Presidente do Conselho de Administração da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes,

Senhora Eng.ª Ana Paula Vitorino

No seguimento da receção do vosso parecer n.º 07/AMT/2024, o Município de Leiria procedeu à elaboração do Relatório de Ponderação do referido parecer e, na sua sequência, foram promovidas as devidas alterações às peças do procedimento.

Assim,

Na reunião da Câmara Municipal de dia 16 de abril, este órgão no uso da competência prevista nas alíneas f) e ccc) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, deliberou por unanimidade:

- Aprovar o relatório de ponderação relativo ao Parecer n.º 07/AMT/2024, em anexo, que consubstancia a ponderação pela Câmara Municipal que é determinada pelo Parecer da AMT, que resulta da natureza prévia e vinculativa do parecer, prevista no artigo 34.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- Aprovar as peças do procedimento, em anexo, constituído pelo Programa do Concurso e Caderno de Encargos, bem como respetivos anexos, de acordo com a alínea f) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e do n.º 2 do artigo 40.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), na sua redação atual;
- Aprovar a submissão do presente processo à Assembleia Municipal para prévia autorização à abertura do procedimento, nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, normas que regulam a realização de despesas em mais de um ano económico ou em ano económico que não seja o da sua realização, aplicado por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, conjugado com a alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro – Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), em virtude de estarmos perante um procedimento relativo a despesas que irão dar lugar a encargo orçamental por 8 anos.

Face ao exposto são enviados os seguintes elementos resultantes da deliberação da Câmara Municipal:

- Ficheiro “Deliberacao_16-04-2024.pdf”, que contém:
 - Deliberação de aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (mobilis). Aprovação do relatório de ponderação relativo ao Parecer n.º 07/AMT/2024, aprovação das peças do procedimento e realização de despesa em mais de um ano económico;
 - Anexos à deliberação:
 - Anexo I - Informação interna da divisão de mobilidade e transportes;

- Anexo II - Relatório de ponderação ao parecer n.º 07/AMT/2024 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
 - Anexo III - Peças do procedimento para aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Leiria (mobilis);
 - Anexo IV - Estudo de viabilidade económico-financeira no âmbito da contratação do serviço público de transporte de passageiros da Cidade de Leiria (mobilis). O EVEF foi alterado no ponto 8.5. Revisão do preço base no caso de obtenção de financiamento dos autocarros elétricos (página 60 e seguintes);
 - Anexo V - Repartição da despesa do serviço público de transporte de passageiros da cidade de leiria (mobilis).
- Pasta “Peças procedimento alteradas”, que contem as peças do procedimento que foram alteradas após receção do Parecer da AMT alterações, com indicação do que foi aditado (a verde), do que foi retirado (rasurado) e a fundamentação das alterações em comentário;
 - Pasta “Peças procedimento consolidadas”, que contém as peças do procedimento na versão aprovada pela Câmara Municipal de Leiria.

Estes elementos podem ser recuperados do link: <https://mab.to/t/gBABVIUiGvG/eu1>.

Requeremos, deste modo, junto de V. Exas. a verificação positiva do Parecer n.º 07/AMT/2024, para que possamos submeter à reunião da Câmara Municipal de dia 30 de abril, a autorização de início ao procedimento concursal, contendo todas as aprovações necessárias e incluindo, na fundamentação, a análise custo benefício exigida no n.º 3 do artigo 36.º do CCP.

Subscrevemo-nos,

Atentamente

Elisa Braceiro | Chefe de Divisão (reg. de substituição)

Divisão de Mobilidade e Transportes

Tel. (+351)244 845 608 (ext.643) (Chamada para a rede fixa nacional)

Município de Leiria - Câmara Municipal

Largo da República | 2414-006 Leiria – Portugal | www.cm-leiria.pt

Evite a impressão desnecessária, pense no Meio Ambiente!

De: Gabinete de Apoio à Presidência <gap@amt-autoridade.pt>

Enviada: 1 de março de 2024 12:53

Para: Correio Geral <cmleiria@cm-leiria.pt>

Cc: Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt>

Assunto: Parecer Prévio Vinculativo sobre as peças do procedimento tendente à aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da cidade de Leiria (Mobilis)

EMAIL DE REMETENTE EXTERNO: ATENÇÃO aos links e anexos!

Exmos. Senhores,

Relativamente ao assunto supra referenciado, encarrega-me a Senhora Presidente do Conselho de Administração da AMT, Eng.^a Ana Paula Vitorino, de remeter a V. Exas. o n/ofício n.º 1400-CA/2024, de 29 de fevereiro,

cujo original será remetido registado via CTT.

Com os melhores cumprimentos,

Helena Vicente

Secretária da Presidente do Conselho de Administração

Av. António Augusto de Aguiar 128

1050-020 Lisboa

T. +351 211 025 802

www.amt-autoridade.pt



AVISO DE CONFIDENCIALIDADE

Esta mensagem de correio eletrónico e qualquer dos seus ficheiros anexos, caso existam, são confidenciais e destinados apenas à(s) pessoa(s) ou entidade(s) acima referida(s), podendo conter informação privilegiada, a qual não deverá ser divulgada, copiada, gravada ou distribuída nos termos da Lei vigente. Se não é o destinatário da mensagem, ou se ela lhe foi enviada por engano, agradecemos que não faça uso ou divulgação da mesma. A distribuição ou utilização da informação nela contida NÃO É AUTORIZADA. Se recebeu esta mensagem por engano, por favor avise-nos de imediato, por correio eletrónico, para o endereço acima e apague este e-mail do seu sistema. Obrigado.



Por favor leve o meio ambiente em consideração antes de imprimir este e-mail!



ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA NO
ÂMBITO DA CONTRATAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA CIDADE DE LEIRIA
(MOBILIS) | PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PARA 8 ANOS

RELATÓRIO 01- VERSÃO 03
3709/05/03 – 10/04/2024



ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA NO
ÂMBITO DA CONTRATAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA CIDADE DE LEIRIA
(MOBILIS) | PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PARA 8 ANOS

1. SUMARIO EXECUTIVO	12
2. INTRODUÇÃO	14
3. PRESSUPOSTOS	16
3.1. Gerais	16
3.2. Tarifas e Receitas	20
3.2.1. Receitas tarifárias	20
3.2.2. Compensações tarifárias	25
3.3. Síntese das Vendas e Prestações de Serviços	26
4. CUSTOS GLOBAIS DE TRANSPORTE	27
4.1. Custos com pessoal	27
4.2. Custos com energia	31
4.3. Outros custos	34
4.4. Custos Totais com Fornecimentos e serviços externos	36
5. INVESTIMENTOS E AMORTIZAÇÕES	38
5.1. Parque de Material e Oficinas	38
5.2. Frota de Autocarros	39
5.3. Outros investimentos relevantes	41
5.4. Necessidades de Fundo de Maneio	44
5.5. Demonstração de Resultados	45
6. APURAMENTO DOS CASH FLOWS E DAS NECESSIDADES DE FINANCIAMENTO DO OPERADOR E APRESENTAÇÃO DO BALANÇO	48
6.1. Apuramento dos <i>cash flows</i>	48
6.2. Necessidades de Financiamento da Operação	53
6.3. Balanço Previsional	54

7. APURAMENTO DOS CASH FLOWS DA CML	55
8. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE	57
8.1. Receitas geradas pelo sistema	57
8.2. Custos com pessoal	58
8.3. Custos com energia	59
8.4. Investimento necessário para a aquisição do material circulante	60
8.5. Revisão do preço base no caso de obtenção de financiamento dos autocarros elétricos	60
9. COMPARADOR DO SETOR PÚBLICO	64
10. PRINCIPAIS CONCLUSÕES	66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Preço do gasóleo (sem IVA) no período entre 6 de janeiro de 2020 e 2 de outubro de 2023	32
Figura 2 Equação da taxa de desconto a considerar, função do valor da participação à aquisição de veículos elétricos	63

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 Operação Mobilis VKM realizados em veículos elétricos e a diesel não incluindo VKM em vazio	17
Tabela 2 Operação Mobilis VKM realizados em veículos elétricos e a diesel incluindo VKM em vazio	17
Tabela 3 Pressupostos gerais: Prazo de contrato e início de atividade	18
Tabela 4 Pressupostos de inflação assumidos	19
Tabela 5 Pressupostos gerais do modelo	20
Tabela 6 Títulos de Transporte, preços com e sem IVA, valores de 2023	21
Tabela 7 Receitas Anuais da rede MOBILIS entre 2016 e 2022 (€, incluindo IVA)	22
Tabela 8 Receitas mensais da rede MOBILIS, janeiro a agosto de 2023 (€, incluindo IVA)	23
Tabela 9 Evolução das receitas tarifárias entre 2017 e 2021, excluindo já o IVA	24
Tabela 10 Evolução das receitas tarifárias entre 2021 e 2024, excluindo já o IVA	25
Tabela 11 Evolução das receitas tarifárias assumidas durante o período do contrato	25
Tabela 12 Mapa de vendas e de Prestações de Serviços	26
Tabela 13 Pressupostos adotados no cálculo do ordenado dos motoristas	28
Tabela 14 Quadro de pessoal, percentagem na estrutura global e salário bruto considerado	28
Tabela 15 Quadro de pessoal, percentagem na estrutura global e salário bruto considerado, estimativa para 2023	29
Tabela 16 Custos com Pessoal – Componente da empresa	30
Tabela 17 Custos com Pessoal – Outros gastos e quadro resumo	31
Tabela 18 Preço do gasóleo (sem IVA) no período entre 1 de janeiro de 2020 e 2 de outubro de 2023 – valores máximos, mínimos e média	33
Tabela 19 Estimativa dos custos de combustível na operação da rede MOBILIS para os diferentes anos do período de prestação de serviços	33
Tabela 20 Custos associados à substituição de peças, pneus, lubrificantes e outros, valores atualizados para 2023	34

Tabela 21 Pressupostos assumidos para calcular os Fornecimentos e Serviços Externos (valores de referência para 2021/2022)	35
Tabela 22 Fornecimentos e Serviços Externos (FSE)	37
Tabela 23 Estimativa de Custos com PMO e outros equipamentos complementares, valores para 2024	38
Tabela 24 Custos de investimento na aquisição do material circulante	41
Tabela 25 – Valor de venda dos veículos durante a prestação de serviços	41
Tabela 26 Outros investimentos considerados – ativos tangíveis e intangíveis	42
Tabela 27 Taxas de depreciações e amortizações	42
Tabela 28 Estimativa da evolução do imobilizado líquido	44
Tabela 29 Pressupostos assumidos no cálculo do Fundo de Maneio	44
Tabela 30 Necessidades de Fundo de Maneio	45
Tabela 31 Demonstração de Resultados	46
Tabela 32 Demonstração de Resultados tendo em consideração os diferentes tipos de custos	47
Tabela 33 Custo Médio Ponderado do Capital	49
Tabela 34 <i>Cash Flows</i> operacionais	49
Tabela 35 Avaliação da operação, tendo em consideração a perspetiva do pré-financiamento, do pós-financiamento e do investidor	51
Tabela 36 Principais indicadores económicos	52
Tabela 37 Necessidades de Fontes de Financiamento	53
Tabela 38 Balanço previsional da operação	54
Tabela 39 Preço estimado para a prestação de serviço, receita tarifária estimada e custos líquidos estimados para a autarquia (€)	55
Tabela 40 Preço por VKM estimado para a prestação de serviço, receita tarifária por VKM estimada e custos líquidos por VKM estimados para a autarquia (€/VKM)	56
Tabela 41 Análise de sensibilidade do modelo à variação das receitas de bilhética	58
Tabela 42 Análise de sensibilidade do modelo à variação dos custos com pessoal	59
Tabela 43 Análise da sensibilidade do modelo face às variações nos custos com a energia	59
Tabela 44 Análise da sensibilidade do modelo face às variações no custo de investimento em autocarros	60
Tabela 45 Estimativa da comparticipação máxima que a rede MOBILIS pode beneficiar	61
Tabela 46 Cálculo do desconto que é possível assumir no preço base da prestação de serviços e impacte nas contas da CML e do operador, financiamento de 10% a 50%	62
Tabela 47 Cálculo do desconto que é possível assumir no preço base da prestação de serviços e impacte nas contas da CML e do operador, financiamento de 60% a 90%	62

Tabela 48 | Principais indicadores obtidos por prestação de serviços e por operador interno ____ 65

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Enquanto Autoridade de Transportes, a Câmara Municipal de Leiria (doravante designada de CML) está a preparar os elementos necessários ao lançamento do procedimento concursal para a realização do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da rede MOBILIS.

O modelo em que está a ser desenvolvido o Concurso é o de uma prestação de serviços que estará em vigor durante um prazo de **8 anos**. Para a rede e qualidade do material circulante foram considerados os seguintes pressupostos:

- **Reforço da oferta nas linhas 1, 2 e 9:** incremento de horários no período da manhã e da tarde e, no caso da linha 9, no período noturno;
- **Incremento de uma nova linha urbana** – linha 10 – a partir de setembro de 2025, o que está associado à entrada em funcionamento da nova Central Coordenadora de Transportes;
- **Aposta clara na descarbonização da frota da rede MOBILIS**, numa primeira fase cumprindo os limites estabelecidos pelo DL 86/2021, e partir de setembro de 2025, ultrapassando claramente esse limiar de oferta;
- **Manutenção dos critérios de qualidade** relativamente ao material circulante anteriormente estabelecidos e que aqui se relembram:
 - Operação realizada com veículos que devem estar adaptados à procura de cada uma das linhas;
 - Idade média da frota não superior a 120 meses (10 anos) ao longo de toda a prestação de serviços;
 - Não ter veículos com idade superior a 170 meses (14 anos).

Globalmente, espera-se que a qualidade do serviço prestado melhore substancialmente, sendo possível admitir a atração de alguns novos utilizadores, o que está em linha com a

evolução recente das receitas tarifárias (e conseqüentemente da procura, uma vez que não se têm verificado aumentos tarifários).

Como resultado dos pressupostos considerados neste estudo, no 1.º ano da prestação de serviços estima-se ser ajustado que a CML pague em 2,63 €/VKM, valor este que permite cobrir os custos da operação e remunerar adequadamente o operador que vier a ganhar o concurso. Foi considerado que este valor será atualizado ao longo do tempo, tendo em consideração a evolução da taxa de inflação. Neste enquadramento o Valor Atual Líquido da Operação é positivo (cerca de 546,9 mil euros, considerando todo o prazo da operação), depois de descontados os *cash flows* da operação ao custo médio ponderado do capital.

No total, o preço da prestação de serviços nos 8 anos da operação será de 18,1 milhões de euros, mas existe a expectativa da CML recuperar parte desse valor porque esta receberá as receitas tarifárias e de publicidade que venham a existir. No âmbito deste EVEF estima-se que as receitas tarifárias possam ser de 10,0 milhões de euros, o que, a verificar-se, se traduz num custo líquido para a CML de cerca de 8,1 milhões de euros.

Tendo em consideração que se trata de um procedimento concursal no qual o preço será valorizado, é expectável que o preço final da prestação de serviços possa vir a ser mais reduzido do que o valor aqui estimado.

A análise de sensibilidade às variáveis que apresentam uma maior incerteza, respetivamente, a análise das variações nas receitas dos serviços ocasionais, custos de pessoal, preços dos combustíveis e investimento em autocarros, permite assegurar que o modelo é robusto e acomoda, adequadamente, os níveis de incerteza que estão em jogo.

2. INTRODUÇÃO

A Câmara Municipal de Leiria (doravante designada por CML) assumiu as suas competências enquanto Autoridade de Transportes relativamente à rede MOBILIS que serve a cidade de Leiria e zona envolvente. Nesse contexto, desenvolveu as atividades necessárias para o lançamento do procedimento concursal necessário à formalização do concurso nos termos do definido no RJSPT, tendo obtido o parecer favorável da AMT, a 29 de outubro de 2020.

A manutenção da pandemia de Covid-19 e a extensão do período de confinamento por um período mais alargado do que inicialmente previsto, introduziram uma instabilidade e incerteza que levaram a CML a considerar que não estavam reunidas as condições necessárias ao lançamento do concurso para a prestação do serviço de transporte público urbano nos moldes iniciais em que este foi desenvolvido.

Desde então, a autarquia tem vindo a refletir sobre as características que a oferta deve assegurar quer no que respeita às características da frota, quer no que diz respeito ao reforço da oferta que importa considerar. Este Estudo de Viabilidade Económico-Financeira (doravante designado de EVEF) foi desenvolvido de modo a acomodar as novas premissas de oferta que no essencial passam por apostar:

- No **reforço da oferta que é proporcionada à população**, sendo considerados novos horários nas linhas 1, 2 e 9, o que implica o reforço dos meios necessários à operação (veículos e motoristas);
- Na **criação de uma nova linha 10**, com início de operação em setembro de 2025, a qual tem como objetivo promover o serviço à nova Central Coordenadora de Transportes de Leiria;
- Na **eletrificação de uma parte significativa da frota de veículos** que irá assegurar a operação da rede Mobilis, sendo assumido que a operação se inicia com 7 veículos

elétricos e, em setembro de 2025, esta passa a ser realizada por 13 viaturas elétricas e 6 autocarros a diesel.

O presente documento procura determinar o valor da remuneração anual razoável a assumir pela CML no decorrer deste contrato de prestação de serviços para a realização da operação da rede MOBILIS.

Este estudo tem em consideração as condições de realização da oferta, a procura atual (e respetivas receitas) e as condições em que esta operação decorre (nomeadamente no que respeita ao preço do combustível e/ou à retoma da procura dos transportes públicos por parte dos passageiros), de modo a proceder à determinação do valor justo a ser suportado pela CML e que, igualmente, remunere o operador de forma justa e razoável.

Para o desenvolvimento deste estudo foram assumidos os seguintes pressupostos:

- Assume-se que o contrato terá início a **1 de janeiro de 2025** e termina a **31 de dezembro de 2032**, tendo a autarquia decidido por alargar o **prazo do concurso para 8 anos** de modo a permitir a amortização dos investimentos associados à aquisição dos autocarros elétricos;
- A modalidade contratual é a **prestação de serviços**;
- A oferta da rede MOBILIS é aquela que é descrita nos Anexos do Caderno de Encargos e que se apresenta nos pressupostos gerais, tendo-se assumido a produção quilométrica e as necessidades de motoristas e de frota definidos pela CML.

3. PRESSUPOSTOS

O modelo económico-financeiro que fundamenta este estudo assenta num conjunto de pressupostos gerais (macroeconómicos, financeiros, fiscais), de tarifário e de receitas, de custos operacionais, de investimento e de financiamento, que são apresentados nos pontos seguintes, sendo que, com este estudo se pretende determinar o valor da remuneração que deve ser assumida pela CML, que garanta simultaneamente que o operador de transporte é remunerado pela prestação de serviço e a autarquia assuma apenas o pagamento do valor justo para a realização da operação.

O desenvolvimento deste modelo tomou como ponto de partida a ferramenta de avaliação de projetos de investimento disponibilizada pelo IAPMEI, a qual foi adaptada para responder às necessidades específicas do presente projeto.

Seguidamente apresentam-se os pressupostos assumidos no presente estudo.

3.1. GERAIS

O EVEF foi desenvolvido para um contexto em que se assume os seguintes pressupostos gerais:

- A **produção quilométrica anual** para a realização das circulações da rede MOBILIS é, entre janeiro e agosto de 2025 de 786,2 mil VKM por ano, passando a ser de 808 mil VKM a partir de setembro de 2025. Parte destes VKM são realizados por veículos a diesel, mas a maior parte serão assegurados pelos veículos elétricos como apresentado na Tabela 1;
- Admite-se ser necessário considerar **cerca de 8% de VKM realizados em vazio**, incorporando assim os percursos de/para o PMO ou zona de estacionamento das

viaturas. Foi com este total de VKM que se procedeu ao cálculo do EVEF, e como tal, estes são apresentados na Tabela 2

Tabela 1 | Operação Mobilis | VKM realizados em veículos elétricos e a diesel **não incluindo VKM em vazio**

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
VKM elétricos	470 985	679 965	679 965	679 965	679 965	679 965	679 965	679 965
VKM a diesel	315 248	128 030	128 030	128 030	128 030	128 030	128 030	128 030
Total	786 233	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996

Fonte: informação disponibilizada pela CML, agosto 2023

Tabela 2 | Operação Mobilis | VKM realizados em veículos elétricos e a diesel **incluindo VKM em vazio**

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
VKM elétricos	508 664	734 363	734 363	734 363	734 363	734 363	734 363	734 363
VKM a diesel	340 468	138 273	138 273	138 273	138 273	138 273	138 273	138 273
Total	849 132	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635

Fonte: informação disponibilizada pela CML, agosto 2023

- A **publicidade nos autocarros pode ser explorada pela CML** e, por isso, a existirem receitas associadas, estas serão da autarquia. No âmbito deste EVEF estas não foram consideradas por serem residuais.

O presente documento procura determinar o valor da remuneração máxima razoável a assumir pela CML, considerando os seguintes pontos:

- É utilizada a informação dos **Relatórios de Acompanhamento produzidos mensalmente pelo operador de transportes** e entregues à CML, sendo que estes são referenciados sempre que esta informação é utilizada;
- **Procura-se atender às preocupações manifestadas pela AMT** no seu parecer 42/AMT/22, nomeadamente no que respeita à necessidade de fundamentar os pressupostos assumidos para o cálculo da evolução da procura, das receitas e determinação da conta de exploração previsional, bem como as sugestões do email da AMT enviado a 23 de fevereiro de 2023.

Como já referido, este EVEF assume que o concurso será uma prestação de serviços que abrange um período de 8 anos, assumindo-se que a operação possa ter início nos prazos apresentados na Tabela 3.

Tabela 3 | Pressupostos gerais: Prazo de contrato e início de atividade

Prazo máximo do contrato:	Data
Início do contrato	01/01/2025
Fim do contrato	31/12/2032

Neste momento é muito difícil estimar a inflação nos próximos anos porque, os valores verificados em 2022 e 2023 são muito superiores aqueles que se registaram no passado recente e porque existe uma enorme incerteza sobre como vai evoluir a conjuntura económica mundial.

Os pressupostos relativos à inflação tomaram como base a melhor informação disponível no Boletim Económico do Banco de Portugal de outubro de 2023, nos quais estão incluídas as estimativas de inflação mais recentes para o período entre 2023 e 2025. Complementarmente, consideraram-se as Perspetivas Económicas e Orçamentais 2023 – 2027 (atualização) do Conselho das Finanças Públicas, as quais prospetivam a evolução do IHPC¹ entre 2023 e 2027. Refira-se que, para o período de 2023 a 2025, ambas as entidades apresentam projeções para a taxa de inflação, sendo que as estimativas do Banco de Portugal são mais elevadas, e por isso, foram estes os valores considerados, garantindo assim estimativas o mais prudentiais possível.

A partir de 2027, e dada a incerteza associada à evolução da inflação assumiu-se a manutenção do valor projetado para 2027 para os anos seguintes (2% ao ano). Na Tabela 4 apresentam-se os pressupostos assumidos para a evolução da taxa de inflação.

¹ Índice Harmonizado de Preços no Consumidor

Tabela 4 | Pressupostos de inflação assumidos

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Banco de Portugal (Boletim Económico Banco de Portugal, outubro de 2023)	5,4	3,6	2,1							
Perspetivas Económicas e Orçamentais 2023-2027 (atualização)	5,2	2,8	2,2	2,1	2,0					
Valores adotados	5,4	3,6	2,1	2,1	2,0					
Estimativas para os anos seguintes						2,0	2,0	2,0	2,0	2,0

Fonte: Projeções para Portugal atualizadas em outubro de 2023, tendo em consideração a informação do Boletim Económico do Banco de Portugal de outubro de 2023 e as Perspetivas Económicas e Orçamentais 2023-2027 (atualização) do Conselho das Finanças Públicas

Para a evolução das receitas tarifárias considerou-se que:

- A evolução da procura segue a evolução da população residente no concelho de Leiria, a qual apresentou uma taxa de crescimento de 1,4% entre 2011 e 2021 (crescimento médio anual de 0,13%);
- Para projetar a taxa de atualização tarifária teve-se em consideração as orientações da AMT conhecidas para os últimos anos, tendo-se feito depender a evolução da TAT da evolução da taxa de inflação, ponderada de um fator 0,75, o qual traduz o fator de amortecimento da TAT relativamente à taxa de inflação do ano de 2022. Este pressuposto procura traduzir aquilo que têm sido as orientações recentes da AMT num contexto de inflação mais elevada, assumindo-se que esta amortece a TAT quando a inflação é mais elevada².

Como pressupostos fiscais consideraram-se, para todo o prazo contratual, os valores e limites atuais referentes aos principais impostos do sistema fiscal, considerando as alterações introduzidas pela Lei do Orçamento do Estado para 2018 (Lei n.º 114/2017), bem como as alterações legislativas que ocorreram posteriormente.

No que respeita à incidência de IVA, importa referir que a taxa de IVA sobre as receitas tarifárias e sobre o aluguer de veículos é de 6%, uma vez que o setor do transporte de passageiros está incluído na lista de serviços aos quais se aplica o IVA à taxa reduzida.

² Refira-se que no período entre 2018 e 2022 o rácio entre a TAT e a inflação foi de 0,99, mas com o aumento da inflação a TAT sofreu um amortecimento no fator de correção.

Assumiu-se a taxa de IRC aplicada em Portugal Continental (21,0%) e a derrama municipal aplicada é de 1,5%, a qual corresponde ao valor considerado pela CML.

São considerados como pressupostos gerais do modelo, os seguintes:

Tabela 5 | Pressupostos gerais do modelo

Unidade monetária	Euros
Ano inicial do projeto (Ano 0)	2025
Prazo médio de Recebimento (dias) / (meses)	30
Prazo médio de Pagamento (dias) / (meses)	30
Prazo médio de Stockagem (dias) / (meses)	60
Prazo de pagamento de IVA (trim = 4; mensal =12)	1
Taxa de IVA - Vendas	6,00%
Taxa de IVA - Prestação Serviços	6,00%
Taxa de IVA - CMVMC	0,00%
Taxa de IVA - FSE	23,00%
Taxa de IVA - Investimento	23,00%
Taxa de Segurança Social - entidade - órgãos sociais	23,75%
Taxa de Segurança Social - entidade - colaboradores	23,75%
Taxa de Segurança Social - pessoal - órgãos sociais	11,00%
Taxa de Segurança Social - pessoal - colaboradores	11,00%
Taxa média de IRS	15,00%
Taxa de IRC e Derrama Municipal	22,50%

3.2. TARIFAS E RECEITAS

3.2.1. RECEITAS TARIFÁRIAS

O tarifário atual da rede MOBILIS é apresentado na Tabela 6. Este considera a existência de bilhetes de utilização única, a aquisição de bilhetes pré-comprados (que permitem a realização de 10 viagens) e passes mensais, os quais beneficiam de descontos resultantes da aplicação do programa PART e do programa de descontos 4_18 e sub_23. As pessoas

com mais de 65 anos e as pessoas com mobilidade condicionada (comprovada com apresentação de atestado médico) beneficiam também de descontos tarifários.

Tabela 6 | Títulos de Transporte, preços com e sem IVA, valores de 2023

Títulos de transporte	Preço (€) - com IVA	Preço (€) - sem IVA	Número de viagens
Bilhetes			
Tarifa de motorista	1,45	1,37	1
Tarifa para pessoas com mobilidade condicionada	1,10	1,04	1
Bilhete diário	3,25	3,07	ilimitado
Bilhetes pré-comprados	8,5	8,02	10
Passes MOBILIS			
Passo mensal [1] [2]	9,1	8,58	ilimitado
Passo mensal - 3.ª idade [2]	6,05	5,71	ilimitado
Passo mensal para pessoas com mobilidade condicionada [1]	6,3	5,94	ilimitado
Passo mensal combinado [2] [3]	12,45	11,75	ilimitado

Fonte: www.Mobilis.pt consultado a 6 de outubro de 2023

Atendendo ao disposto no Caderno de Encargos do concurso para os próximos anos, as receitas tarifárias e de publicidade revertem para a CML, devendo ser transferidas para esta pelo operador que ganhar o concurso. Nesse contexto, o operador de transporte não assume riscos inerentes à procura (variação do número de clientes), sendo responsável apenas pelos riscos associados à realização da operação.

Na Tabela 7 apresenta-se a evolução das receitas anuais da rede MOBILIS entre 2016 e 2022, **sendo de referir que estas receitas incluem o IVA**. Está igualmente, disponível a informação das receitas tarifárias para 2023 para os meses de janeiro a agosto, o qual se apresenta em seguida (Tabela 8).

Tabela 7 | Receitas Anuais da rede MOBILIS entre 2016 e 2022 (€, incluindo IVA)

MOBILIS € ANUAL	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bilhete Urbano - Tarifa de Motorista	199 661	289 522	303 807	307 246	132 724	166 599	217 919
Deficiente		18	167	188	110	199	181
Diário	31 308	27 603	18 346	13 609	5 391	6 590	7 693
Inteiro	168 353	261 892	285 294	293 449	127 223	159 810	210 045
Promoção		8					0
Passes Combinado com Urbanas / Leiria	5 760	8 518	9 138	13 239	9 450	12 297	12 998
Normal	5 760	8 518	9 138	13 239	5 397	12 297	0
Passes Urbano Mensal 1 Zona / Leiria	195 355	321 095	377 197	536 537	367 610	414 639	666 124
3ª Idade	27 200	35 657	38 180	55 334	34 379	39 773	61 455
418 / Sub23 A	25 306	45 665	50 656	52 866	26 499	28 217	50 158
418 / Sub23 B	9 302	40 786	84 048	156 402	122 140	141 759	250 722
Mobilidade Reduzida			285	2 025	1 254	2 258	3 163
Normal	133 547	198 987	204 028	269 910	183 338	202 632	300 626
Pré-comprado 1 Zona / Leiria	86 356	124 468	120 970	80 589	20 664	20 990	27 016
Única	86 356	124 468	120 970	80 589	0	0	0
Bilhete Urbano Especial Grupos / Leiria	226	651	1 599	1 629	36 580	656	1 240
Única	226	651	1 599	1 629	0	0	0
Total Geral	487 358	744 255	812 711	939 240	567 028	615 181	925 297

Notas:

1) os valores apresentados incluem IVA

2) a receita do passe combinado estava a considerar a totalidade do valor do título (urbana + interurbana). Corrigida para considerar apenas a parte urbana

3) adicionámos à tabela de histórico o título "Bilhete Urbano Especial Grupos / Leiria"

Fonte: Dados fornecidos pela Rodoviária do Tejo à CM de Leiria e incluídos no Estudo Económico do Equilíbrio Financeiro da prestação de serviços do Serviço Público de Transportes de Passageiros da Cidade de Leiria e nos Relatórios Mensais de Acompanhamento

Tabela 8 | Receitas mensais da rede MOBILIS, janeiro a agosto de 2023 (€, incluindo IVA)

MOBILIS € ANUAL	2023								
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	Total
Bilhete Urbano - Tarifa de Motorista	19 833	17 223	19 960	15 303	18 663	17 134	16 197	13 557	137 870
Mobilidade Reduzida	13	9	20	19	52	37	14	14	178
Diário	673	640	494	377	601	484	458	364	4 091
Inteiro	19 147	16 574	19 446	14 907	18 010	16 613	15 725	13 179	133 601
Passes Combinados com Urbanas / Leiria	1 668	1 345	1 370	1 494	1 718	1 233	1 407	1 158	11 393
Normal									0
Passes Urbanos Mensais 1 Zona / Leiria	79 144	82 798	71 752	80 381	98 716	53 301	44 044	36 356	546 492
3ª Idade	6 197	5 856	6 403	5 054	7 108	5 662	6 209	6 087	48 576
418 / Sub23 A	7 407	8 299	6 388	9 264	11 521	4 495	2 366	710	50 450
418 / Sub23 B	32 269	37 001	28 756	36 145	42 770	18 873	8 099	4 204	208 117
Mobilidade Reduzida	365	265	302	252	353	265	252	403	2 457
Normal	32 906	31 377	29 903	29 666	36 964	24 006	27 118	24 952	236 892
Pré-comprado 1 Zona / Leiria	2 312	1 955	2 193	1 717	2 202	1 853	2 049	1 615	15 896
Única									0
Bilhete Urbano Especial Grupos / Leiria	0	60	43	76	88	188	194	10	659
Única									0
Total Geral	102 957	103 381	95 318	98 971	121 387	73 709	63 891	52 696	712 310

Fonte: Relatórios Mensais de Acompanhamento, Rodoviária do Lis, 2023

De um modo geral, e à exceção do período afetado pela pandemia, verifica-se que as receitas tarifárias da rede MOBILIS apresentam uma evolução de crescimento positivo muito interessante de assinalar. Com efeito, se considerarmos o período entre 2017 e 2022 constata-se que a taxa média de crescimento anual das receitas foi de 4,2%, valor este bastante expressivo, se se atender a que, em 2022, ainda não se tinha recuperado totalmente as receitas obtidas em 2019.

Para estimar a procura de 2023, assumiu-se que o peso das receitas deste período no ano era equivalente ao verificado no ano anterior (60%³), o que permitiu projetar as receitas tarifárias de 2023.

Na projeção das receitas tarifárias para 2024 considerou-se metade do crescimento médio anual anteriormente referido, o que tem como objetivo apresentar uma abordagem conservadora e excluir um eventual efeito de aumento da procura decorrente da introdução de descontos nos passes dos estudantes e da 3.ª idade.

Para os restantes anos do contrato, assumiu-se que nos dois primeiros anos as taxas de crescimento da procura são ainda elevadas, traduzindo a melhoria da oferta prevista no concurso, mas a partir do 4.º ano, considera-se que a evolução da receita tarifária está em linha com o crescimento populacional médio anual verificado na última década, i.e., de 0,13% ao ano. Na Tabela 11 apresentam-se as taxas de crescimento consideradas em cada um dos anos de contrato.

Tabela 9 | Evolução das receitas tarifárias entre 2017 e 2021, excluindo já o IVA

	2017	2018	2019	2020	2021
Bilhete Urbano - Tarifa de Motorista	273 134	286 610	289 855	125 211	157 169
Bilhete pré-comprado	124 468	120 970	80 589	19 494	19 802
Passes	310 956	364 467	518 656	355 717	402 770
Outros títulos de transporte	614	1 509	1 537	34 509	619
TOTAL	709 172	773 555	890 637	534 932	580 359

Fonte: Dados fornecidos pela Rodoviário do Tejo à CM de Leiria e incluídos no Estudo Económico do Equilíbrio Financeiro da prestação de serviços do Serviço Público de Transportes de Passageiros da Cidade de Leiria e nos Relatórios Mensais de Acompanhamento

³ O peso das receitas tarifárias entre janeiro e agosto é, em média de 59%, quando se consideram os anos de 2020 a 2022.

Tabela 10 | Evolução das receitas tarifárias entre 2021 e 2024, excluindo já o IVA

	2021	2022	2023 [1]	2024 [2]
Bilhete Urbano - Tarifa de Motorista	157 169	205 584	215 492	220 063
Bilhete pré-comprado	19 802	25 487	24 846	25 373
Passes	402 770	640 681	871 979	890 476
Outros títulos de transporte	619	1 170	1 030	1 052
TOTAL	580 359	872 922	1 113 346	1 136 963

Fonte: Dados fornecidos pela Rodoviária do Tejo à CM de Leiria e incluídos no Estudo Económico do Equilíbrio Financeiro da prestação de serviços do Serviço Público de Transportes de Passageiros da Cidade de Leiria e nos Relatórios Mensais de Acompanhamento

[1] Valor anual extrapolado a partir do conhecimento das receitas tarifárias de janeiro a agosto de 2023.

[2] Valor estimado a partir do conhecimento da taxa média de crescimento das receitas entre 2017 e 2022, ponderada por um fator de amortecimento de 50%.

Tabela 11 | Evolução das receitas tarifárias assumidas durante o período do contrato

Prestação de serviços	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Taxa de crescimento das unidades vendidas	2,12%	1,06%	0,27%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%

Para a construção do modelo financeiro optou-se por se considerar apenas as receitas tarifárias de bilheteira, incluindo as compensações assumidas pelo IMT relativamente ao pagamento do PART, porque o operador integra estas receitas no valor global. Tendo em consideração que estas receitas não dependem do pagamento por parte da CML e que se forem extintas, implicam o seu pagamento por parte dos passageiros que beneficiam destes descontos, considerou-se ser possível assumir esta simplificação. Pelo contrário, o valor das compensações pagas mensalmente pela autarquia foi excluído.

3.2.2. COMPENSAÇÕES TARIFÁRIAS

Como anteriormente referido, as compensações tarifárias associadas às tarifas sociais dos passes 4_18, @sub23 e PART são incorporadas nas receitas declaradas pelo operador nos Relatórios Mensais de Acompanhamento. Como estas compensações não influenciam o cálculo da remuneração a pagar pela autarquia ao operador, nem alteram o valor a suportar pela CML, não se considerou relevante esta agregação nas receitas tarifárias.

3.3. SÍNTESE DAS VENDAS E PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS

Finalmente, na Tabela 12 apresentam-se as estimativas de receitas tarifárias anuais ao longo de todo o período do contrato e os ritmos de evolução considerados para cada tipologia de título de transporte.

Tendo em consideração o total de VKM estimados para esta operação é possível estimar que os resultados das receitas tarifárias correspondem a cerca de 1,49 €/VKM no 1.º ano de contrato (considerando apenas os VKM comerciais).

Tabela 12 | Mapa de vendas e de Prestações de Serviços

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Taxa de variação dos preços (TAT)	2,72%	1,58%	1,58%	1,51%	1,51%	1,51%	1,51%	1,51%
Meses	12	12	12	12	12	12	12	12
Prestação de serviços	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Bilhetes urbanos	230 834	236 977	241 370	245 336	249 367	253 465	257 630	261 863
Taxa de crescimento das unidades vendidas	2,12%	1,06%	0,27%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%
Bilhetes Pré-comprados	26 062	26 755	27 251	27 699	28 154	28 617	29 087	29 565
Taxa de crescimento das unidades vendidas	2,12%	1,06%	0,27%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%
Passes mensais	914 657	939 001	956 404	972 120	988 094	1 004 331	1 020 834	1 037 609
Taxa de crescimento das unidades vendidas	2,12%	1,06%	0,27%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%
Outros títulos de transporte	1 080	1 109	1 130	1 148	1 167	1 186	1 206	1 226
Taxa de crescimento das unidades vendidas	2,12%	1,06%	0,27%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%	0,13%
TOTAL	1 172 633	1 203 842	1 226 155	1 246 303	1 266 783	1 287 599	1 308 757	1 330 263
TOTAL Prestação de Serviços	1 172 633	1 203 842	1 226 155	1 246 303	1 266 783	1 287 599	1 308 757	1 330 263
IVA VENDAS	70 358	72 231	73 569	74 778	76 007	77 256	78 525	79 816
TOTAL VOLUME DE NEGÓCIOS								
IVA	70 358	72 231	73 569	74 778	76 007	77 256	78 525	79 816
TOTAL VOLUME DE NEGÓCIOS+ IVA	70 358	72 231	73 569	74 778	76 007	77 256	78 525	79 816

4. CUSTOS GLOBAIS DE TRANSPORTE

Em seguida apresentam-se as estimativas dos custos operacionais. Sempre que possível estes custos têm em consideração o referencial fornecido pelos operadores que asseguram a operação neste território; nos casos em que tal não é possível, recorre-se à melhor informação disponível recolhida em Relatórios & Contas de outros operadores de transporte.

4.1. CUSTOS COM PESSOAL

Os custos com pessoal são uma das componentes mais significativas dos custos operacionais de transporte e, dentro desta rubrica, importa destacar os custos com motoristas porque estes correspondem à parcela mais significativa dos custos de pessoal.

No “Estudo Económico do Equilíbrio Financeiro” (CML, outubro 2020) é referido que para realizar as linhas da rede MOBILIS são necessários 18 motoristas. Posteriormente, com a decisão de se reforçar a oferta na rede MOBILIS concluiu-se ser necessário um reforço de 3 motoristas no período entre 1 de janeiro e 31 de agosto e de 4 motoristas a partir daí.

Para estimar os custos com motoristas, recorreu-se à informação das tabelas de ordenados constantes no Boletim do Trabalho e do Emprego (BTE), n.º 43 de 22 de novembro de 2022, nas quais é estabelecida a remuneração para os motoristas de autocarros de passageiros e de serviço público. Mais concretamente, para proceder ao cálculo dos salários dos motoristas assumiram-se os seguintes pressupostos:

Tabela 13 | Pressupostos adotados no cálculo do ordenado dos motoristas

Rubricas do ordenado	Valor mensal (€)
Valor da retribuição base em 2022 (VB) – motorista de serviço público com 9 anos de experiência (nível 3) ⁴	1 000,54
Atualização salarial a partir de 2024	Assume-se que estes aumentam ao ritmo da inflação
Subsídio de alimentação (euros)	5,5

Fonte: com base no Boletim de Trabalho e Emprego de 2022, CCT ANTROP, Motoristas de serviço público em 2022

Para além dos motoristas, os custos com pessoal devem incluir os custos com estrutura de gestão (Administração), pessoal administrativo, pessoal de oficina e manutenção e outro pessoal. À exceção da Administração, os ordenados para estas categorias são também estabelecidos no Boletim de Trabalho e Emprego de 2022. Para a determinação do ordenado da Administração considerou-se a remuneração prevista para um Diretor Municipal.

O quadro de pessoal associado à operação da rede MOBILIS não foi disponibilizado pelo operador de transporte e como tal, assumiram-se os rácios encontrados em operações similares (vide Tabela 14), ainda que considerando a sua partilha relativamente a outras operações de transporte, porque esta operação é de pequena dimensão. Na Tabela 14 apresenta-se a estrutura de pessoal que foi considerada como necessária para assegurar esta operação, bem como as percentagens de tempo em que cada uma das categorias profissionais está afeta à operação da rede MOBILIS.

Tabela 14 | Quadro de pessoal, percentagem na estrutura global e salário bruto considerado

Estrutura de pessoal	Estrutura de pessoal tradicional (excluindo Administração)	Pessoal necessário (#) (sem maximizar a sua ocupação)	% do tempo afeto a esta operação	Pessoal necessário (#) (já ponderado pelo tempo que está dedicado a esta operação)
Administração		1	50%	0,5
Motoristas	71%	22	100%	22
Pessoal Administrativo	8%	2	50%	1
Pessoal na Oficina	8%	2	50%	1

⁴ Uma pesquisa bibliográfica recente refere que a experiência média de um motorista de autocarro na Europa é de 8 anos e de 10 anos nos Estados Unidos.

Estrutura de pessoal	Estrutura de pessoal tradicional (excluindo Administração)	Pessoal necessário (#) (sem maximizar a sua ocupação)	% do tempo afeto a esta operação	Pessoal necessário (#) (já ponderado pelo tempo que está dedicado a esta operação)
Outro Pessoal	13%	3	50%	1,5
Total	100%	30		26,0

Fonte: Estimativa do consultor com base na experiência da análise de outras operações semelhantes

Complementarmente, incluiu-se nos custos com pessoal, os custos com seguros de pessoal, respetiva formação e a eventualidade de considerar a realização de horas extraordinárias (15% do valor dos ordenados dos motoristas) ou, em alternativa, a necessidade de acomodar outros custos não considerados inicialmente.

Para as restantes categorias profissionais, assumiram-se os pressupostos enunciados na Tabela 13 e que resultam nos ordenados mensais brutos apresentados em seguida.

Tabela 15 | Quadro de pessoal, percentagem na estrutura global e salário bruto considerado, estimativa para 2023

Estrutura de pessoal	Observações	Salário bruto considerado para EVEF, 2023
Administração / Direção	Equiparado a um Diretor Municipal	3 023,00
Motoristas	Calculado com base no Boletim de Trabalho e Emprego de 2022, Motorista de nível 3	1 000,50
Pessoal Administrativo (PA)	Calculado com base no Boletim de Trabalho e Emprego de 2022, Nível 3 da BTE	898,40
Pessoal na Oficina (PO)	Calculado com base no Boletim de Trabalho e Emprego de 2022, Nível 3 da BTE	820,89
Outro Pessoal (OP)	Calculado com base no Boletim de Trabalho e Emprego de 2022, Nível 3 da BTE	820,89

Fonte: Estimativa do consultor com base na análise de outras estruturas similares e Contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportes de Passageiros - ANTROP e o Sindicato Nacional dos Motoristas, 2022

No total, se considerarmos 2025 como ano de referência, estima-se que os custos com pessoal no 1.º ano da operação da rede MOBILIS, sejam de **604,6 mil euros anuais**. Se se considerar apenas a componente de custos dos ordenados dos motoristas, o custo é de **502,7 mil euros anuais**.

Tendo em consideração o total do VKM comerciais previstos, estima-se que em 2025 os custos com pessoal sejam na ordem dos 0,77 €/VKM (0,64 €/VKM, se se considerar apenas os custos com motoristas).

Para projetar os aumentos salariais para os anos do contrato, assumiu-se um aumento indexado à taxa de inflação no ano anterior, tal como sugerido pela AMT.

Tabela 16 | Custos com Pessoal – Componente da empresa

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Nº Meses	12	12	12	12	12	12	12	12
Incremento Anual (Vencimentos + Sub. Almoço)	3,6%	2,10%	2,10%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

Quadro de Pessoal (n.º pessoas)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Administração / Direcção	1	1	1	1	1	1	1	1
Motoristas	22	22	22	22	22	22	22	22
Pessoal Administrativo	1	1	1	1	1	1	1	1
Pessoal Oficina	1	1	1	1	1	1	1	1
Outro Pessoal	2	2	2	2	2	2	2	2
TOTAL	26	26	26	26	26	26	26	26

Quadro de Pessoal (n.º meses de trabalho)	14	14	14	14	14	14	14	14
Administração / Direcção	14	14	14	14	14	14	14	14
Motoristas	14	14	14	14	14	14	14	14
Pessoal Administrativo	14	14	14	14	14	14	14	14
Pessoal Oficina	14	14	14	14	14	14	14	14
Outro Pessoal	14	14	14	14	14	14	14	14

Remuneração base mensal	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Administração / Direcção	3 301	3 370	3 441	3 510	3 580	3 652	3 725	3 799
Motoristas	1 093	1 115	1 139	1 162	1 185	1 209	1 233	1 257
Pessoal Administrativo	981	1 002	1 023	1 043	1 064	1 085	1 107	1 129
Pessoal Oficina	896	915	934	953	972	992	1 011	1 032
Outro Pessoal	896	896	896	896	896	896	896	896

Remuneração base anual - TOTAL Colaboradores	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Administração / Direcção	23 108	23 593	24 089	24 571	25 062	25 563	26 075	26 596
Motoristas	336 501	343 568	350 784	357 801	364 955	372 255	379 699	387 295
Pessoal Administrativo	13 734	14 022	14 317	14 603	14 895	15 193	15 497	15 807
Pessoal Oficina	12 549	12 813	13 082	13 343	13 610	13 882	14 160	14 443
Outro Pessoal	18 824	18 824	18 824	18 824	18 824	18 824	18 824	18 824
TOTAL	404 715	412 820	421 095	429 141	437 346	445 717	454 255	462 964

Tabela 17 | Custos com Pessoal – Outros gastos e quadro resumo

Outros Gastos		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Segurança Social									
Órgãos Sociais	23.75%	5 488	5 603	5 721	5 836	5 952	6 071	6 193	6 317
Pessoal	23.75%	100 051	102 058	104 108	106 101	108 133	110 206	112 321	114 478
Seguros Acidentes de Trabalho	1.75%	7 083	7 224	7 369	7 510	7 654	7 800	7 949	8 102
Subsídio Alimentação (média mensal)	121.00	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606
N.º meses subsidio alimentação (meses)		11	11	11	11	11	11	11	11
Comissões & Prémios									
Órgãos Sociais									
Motoristas - Horas Extraordinárias)		39 659	40 492	41 342	42 169	43 013	43 873	44 750	45 645
Formação		13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000
Outros custos com pessoal									
TOTAL OUTROS GASTOS		199 886	202 984	206 147	209 222	212 357	215 557	218 819	222 148
TOTAL GASTOS COM PESSOAL		604 602	615 804	627 242	638 363	649 704	661 274	673 074	685 113
QUADRO RESUMO									
Remunerações		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Órgãos Sociais		23 108	23 593	24 089	24 571	25 062	25 563	26 075	26 596
Pessoal		421 266	429 719	438 349	446 740	455 297	464 027	472 930	482 014
Encargos sobre remunerações		105 539	107 662	109 829	111 936	114 085	116 278	118 514	120 795
Seguros Acidentes de Trabalho e doenças profissionais		7 083	7 224	7 369	7 510	7 654	7 800	7 949	8 102
Gastos de acção social		34 606	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606	34 606
Outros gastos com pessoal		13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000	13 000
TOTAL GASTOS COM PESSOAL		604 602	615 804	627 242	638 363	649 704	661 274	673 074	685 113
Retenções Colaboradores									
Retenção SS Colaborador		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Gerência / Administração	11.00%	2 542	2 595	2 650	2 703	2 757	2 812	2 868	2 926
Outro Pessoal	11.00%	46 339	47 269	48 218	49 141	50 083	51 043	52 022	53 022
Retenção IRS Colaborador	15.00%	66 656	67 997	69 366	70 697	72 054	73 439	74 851	76 291
TOTAL Retenções		115 537	117 861	120 234	122 541	124 893	127 293	129 741	132 239

4.2. CUSTOS COM ENERGIA

Outra das rubricas que tem grande influência nos custos operacionais dos sistemas de transporte são os custos com energia associados à produção quilométrica, tradicionalmente combustíveis fósseis, mas que nesta operação são já menos representativos do que os custos com eletricidade.

Os VKM realizados em veículos propulsionados a diesel e a eletricidade foram apresentados na Tabela 1 incluída no capítulo relativo aos Pressupostos Gerais (3.1).

O cálculo dos custos de produção quilométrica a diesel teve em consideração os seguintes pressupostos:

- **Consumo médio dos autocarros de 35,38 l/100 km**, traduzindo a percentagem de veículos *standard* (90%) e *midi* (90%) referidos pelo operador que atualmente realiza a operação MOBILIS;
- **O preço máximo do preço do gasóleo** verificado durante o ano de 2023, o qual foi de 1,468 €/l e uma taxa de desconto associada à compra em volume de 10%, o que se traduz num preço de **1,321 €/l**

Tendo em consideração os consumos médios e o preço do combustível referidos, o custo de produção quilométrica de um veículo a diesel é, em 2023, de **0,47 €/l**.

Na Figura 1 apresenta-se a evolução do preço do gasóleo (excluindo o IVA) desde 2020. Na Tabela 18 apresenta-se o valor mínimo, médio e máximo do preço do gasóleo (sem IVA) nos últimos 3 anos. Ambas confirmam a enorme variabilidade de preços ao longo do tempo, mas também o aumento que se tem verificado dos preços dos combustíveis fósseis, o que dificulta substancialmente a decisão sobre qual a melhor metodologia a adotar para refletir o preço dos combustíveis no cálculo do preço da remuneração do contrato e por isso se ter optado pela adoção do valor máximo de 2023.



Figura 1 | Preço do gasóleo (sem IVA) no período entre 6 de janeiro de 2020 e 2 de outubro de 2023

Fonte: Direção de Serviços de Planeamento Energético e Estatística, Preço do Gasóleo sem IVA, consultado a 6 de outubro de 2023

Tabela 18 | Preço do gasóleo (sem IVA) no período entre 1 de janeiro de 2020 e 2 de outubro de 2023 – valores máximos, mínimos e média

	2020	2021	2022	2023 [1]
Valor Mínimo	0,915	1,017	1,230	1,142
Valor Médio	1,012	1,157	1,478	1,277
Valor Máximo	1,157	1,254	1,691	1,468

Fonte: Direção de Serviços de Planeamento Energético e Estatística, Preço do Gasóleo sem IVA, consultado a 6 de outubro de 2023 e cálculo do consultor

[1] Inclui a informação dos primeiros 3 trimestres

O cálculo dos custos associados à produção quilométrica dos veículos elétricos foi também difícil porque a informação é ainda bastante escassa. Para este exercício assumiram-se os seguintes pressupostos:

- Os consumos de eletricidade para a circulação dos autocarros *standard* variam entre os 1,8 a 2,4 kWh/km, valor estes que parecem adequados se considerarmos que o modelo eCitaro utilizado pela Carris apresenta um consumo de 2,0 kWh/km;
- A possibilidade de se carregarem os veículos beneficiando dos preços associados à tarifa bi-horária (esta pode ser variável em função do fornecedor e do contrato que vier a ser celebrado), mas assumiu-se um valor referencial de 0,13 €/ kWh;

Assim sendo, assumiu-se que o custo de energia dos autocarros elétricos é de **0,26 €/km**, valor este que é cerca de 9 vezes mais elevado do que aquele que é considerado para os veículos ligeiros. Se atendermos que nos veículos a diesel, a relação de consumos dos veículos ligeiros e autocarros é na ordem das 5 a 7 vezes, pode admitir-se que o valor de referência é adequado ao exercício.

Tendo em consideração o total de VKM realizados em cada tipologia de veículos e o aumento dos preços indexados à inflação, os custos de produção quilométrica em cada ano são os apresentados na Tabela 19.

Tabela 19 | Estimativa dos custos de combustível na operação da rede MOBILIS para os diferentes anos do período de prestação de serviços

Custo com combustível	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
VKM a diesel	173 736	72 040	73 553	75 024	76 525	78 055	79 616	81 209
VKM elétricos	144 412	212 868	217 338	221 685	226 118	230 641	235 254	239 959

4.3. OUTROS CUSTOS

Para além dos custos com pessoal e combustíveis, é necessário considerar os custos associados a outras rubricas como sejam, o custo com peças e materiais, manutenção, seguros e outros, mas também os que decorrem da utilização do Parque de Material e Oficinas e respetivos equipamentos.

Os custos com as outras componentes (pneus, peças, lubrificantes e limpezas dos veículos) foram estimados tendo em consideração valores por VKM realizados pelos veículos a diesel, tendo em consideração a informação dos Relatórios & Contas de outros operadores de referência atualizados à taxa de inflação. Para os veículos elétricos assumiu-se cerca de 25% dos custos de manutenção dos veículos a diesel, mas houve que incluir os custos de manutenção dos postos de carregamento elétricos.

Na Tabela 20 apresentam-se os custos associados à substituição de peças, pneus, lubrificantes e outros para um veículo *standard* a diesel considerando preços atualizados para 2023. Neste ponto optou-se por não estar a diferenciar os custos de manutenção para veículos *standard* e *midi* porque os últimos representam no máximo 10% da frota e as diferenças nos custos são pouco expressivas.

Tabela 20 | Custos associados à substituição de peças, pneus, lubrificantes e outros, valores atualizados para 2023

Outras componentes	Standard (€)
Peças	0,103
Pneus	0,018
Lubrificantes	0,010
Outros	0,002

Fonte: Estimativa do Consultor, com base na informação dos Relatórios e Contas de Operadores com estrutura de custos semelhantes

As outras rubricas foram estimadas tendo em consideração a informação recolhida em operações semelhantes à operação em análise e/ou considerando os preços tabelados. A Tabela 21 sistematiza os pressupostos assumidos para estimar os custos com as restantes rubricas dos Fornecimentos e Serviços Externos.

Tabela 21 | Pressupostos assumidos para calcular os Fornecimentos e Serviços Externos (valores de referência para 2021/2022)

Principais rubricas	Custos Anuais (2024) (€)	Custos Mensais (2020) (€)	Opções assumidas
Serviços especializados			
Publicidade	2 400	200	Assumiu-se um custo mensal de 200 euros.
Vigilância e segurança	19 200	1 600	Assumiu-se a subcontratação externa e tem subjacente a ideia que será necessário garantir a vigilância do PMO e autocarros no período noturno
Material			
Material de escritório	1 200	100	
Energia e fluidos			
Eletricidade	6 000	500	Excluindo os custos associados à produção quilométrica que são considerados à parte
Água	1 200	100	
Serviços diversos	2 400	200	
Serviços diversos			
Inspeções obrigatórias dos veículos	728	61	Corresponde à aplicação das tarifas legais em vigor para a inspeção de autocarros de passageiros.
Sistema de Bilhética e SAE	26 107	2 176	
Comunicações	3 600	300	
Seguros	22 800	1 900	Assumiu-se 1 200 euros para cada autocarro
Limpeza dos autocarros	15 651	1 304	Esta rubrica considera os custos de limpeza dos autocarros (cerca de 25 euros por semana e por autocarro)
Limpezas das instalações	12 000	1 000	
Outros serviços	12 000	1 000	

4.4. CUSTOS TOTAIS COM FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Na Tabela 22 apresenta-se a estimativa dos custos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) associados à corrente operação. Esta tabela considera todos os custos associados à operação, incluindo os custos com combustíveis, energia e manutenção de veículos e postos de carregamento elétrico.

No total, contabilizando-se todas as rubricas com os FSE estima-se que no 1.º ano do contrato, esta componente representaria cerca de **624,6 mil euros anuais** (dos quais cerca de **318,1 mil euros** correspondem a gastos com energia para a produção de transportes), traduzindo-se num custo com FSE de **0,71 €/VKM** (considerando apenas os VKM comerciais).

Assume-se que os Fornecimentos e Serviços externos crescem ao ritmo da taxa de inflação.

Tabela 22 | Fornecimentos e Serviços Externos (FSE)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Nº Meses	12	12	12	12	12	12	12	12
Taxa de crescimento	3,60%	2,10%	2,10%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

	Tx IVA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Serviços especializados									
Publicidade e propaganda	23,0%	2 486	2 539	2 592	2 644	2 697	2 751	2 708	2 762
Vigilância e segurança	23,0%	19 891	20 309	20 735	21 150	21 573	22 005	21 665	22 098
Materiais									
Peças	23,0%	38 422	15 932	16 266	16 592	16 924	17 262	17 607	17 959
Pneus	23,0%	6 557	2 719	2 776	2 832	2 888	2 946	3 005	3 065
Lubrificantes	23,0%	3 742	1 552	1 584	1 616	1 648	1 681	1 715	1 749
Outros materiais	23,0%	885	367	375	382	390	398	405	414
Material de escritório	23,0%	1 243	1 269	1 296	1 322	1 348	1 375	1 403	1 431
Energia e fluidos									
Electricidade	23,0%	6 216	6 347	6 480	6 609	6 742	6 876	7 014	7 154
Combustível - Autocarros	6,0%	173 736	72 040	73 553	75 024	76 525	78 055	79 616	81 209
Energia - Autocarros	6,0%	144 412	212 868	217 338	221 685	226 118	230 641	235 254	239 959
Combustível Administração	11,5%	1 243	1 269	1 296	1 322	1 348	1 375	1 403	1 431
Água	6,0%	2 486	2 539	2 592	2 644	2 697	2 751	2 708	2 762
Serviços diversos									
Manutenção - Autocarros elétricos	23,0%	55 584	81 932	83 653	85 326	87 032	88 773	90 548	92 359
Manutenção - Carregadores elétricos	23,0%	3 549	3 623	3 699	3 773	3 849	3 926	4 004	4 084
Inspeções obrigatórias dos veículos	23,0%	754	770	786	802	818	834	851	868
Sistema de Bilhética e SAE	23,0%	27 047	27 615	28 195	28 759	29 334	29 920	30 519	31 129
Comunicação telefónicas	23,0%	3 730	3 808	3 888	3 966	4 045	4 126	4 208	4 293
Seguros		23 621	24 117	24 623	25 116	25 618	26 130	26 653	27 186
Limpeza, higiene e conforto	23,0%	28 646	29 248	29 862	30 459	31 069	31 690	32 324	32 970
Outros serviços	23,0%	12 432	12 693	12 960	13 219	13 483	13 753	14 028	14 308
TOTAL FSE		556 683	523 555	534 549	545 240	556 145	567 268	577 638	589 191
FSE - Custos Fixos		111 743	114 090	116 486	118 816	121 192	123 616	125 259	127 764
FSE - Custos Variáveis		444 940	409 465	418 064	426 425	434 953	443 652	452 379	461 427
TOTAL FSE		556 683	523 555	534 549	545 240	556 145	567 268	577 638	589 191
IVA		67 953	65 859	67 242	68 587	69 958	71 358	72 577	74 029
FSE + IVA		624 636	589 413	601 791	613 827	626 104	638 626	650 216	663 220

5. INVESTIMENTOS E AMORTIZAÇÕES

5.1. PARQUE DE MATERIAL E OFICINAS

Um outro investimento significativo que importa considerar diz respeito à necessidade de o futuro operador dispor de um Parque de Material e Oficinas (PMO) que apoie a operação da rede MOBILIS, o qual, a não existir, poderia implicar custos de circulação de autocarros em vazio que poderiam ser muito significativos.

Os custos de investimento com o PMO incluem os custos de aquisição do terreno e sua preparação, a existência de uma área de oficina e as infraestruturas necessárias ao carregamento dos veículos elétricos, bem como uma área de escritórios de apoio. Neste caso, e tendo em consideração, a menor importância da produção quilométrica dos veículos a diesel considerou-se não ser obrigatória a existência de uma estação de abastecimento, admitindo-se que estes podem utilizar as infraestruturas comerciais existentes.

A Tabela 23 apresenta os valores que suportam a estimativa dos custos com o PMO e outros equipamentos complementares.

Tabela 23 | Estimativa de Custos com PMO e outros equipamentos complementares, valores para 2024

PMO e outros investimentos complementares		Unidade	PMO
Terreno do PMO	Área do terreno	m2	3 000
	Custo de aquisição do terreno	€/m2	7.0
	Preparação do terreno	€/m2	90
	Total	€	291 000
Oficina	Área do terreno	m2	300
	Custo de construção	€/m2	300
	Total	€	90 000
Abastecimento elétrico dos autocarros	Postos de Carregamentos elétrico lentos	#	13
	Custo unitário de aquisição	€	35 000
	Total	€	455 000
	Postos de Carregamentos elétrico rápidos	#	2
	Custo unitário de aquisição	€	250 000

PMO e outros investimentos complementares		Unidade	PMO
	Total	€	500 000
Equipamento Oficina		€	100 000
Estação de Lavagem		€	15 000
Escritórios	N.º de funcionários	#	6
	Área por funcionário	m ²	15
	Custo por m2	€/m ²	532
	Total	€	7 980
Veículo de desempanagem		€	90 000
PMO e outros equipamentos - TOTAL		€	1 554 980

Fonte: Estimativas do consultor com base em informação disponibilizada por alguns fornecedores

No total, estes custos foram estimados em cerca de **1,55 milhões de euros**, mas uma parte significativa deste valor pode ser recuperada no final da prestação de serviços, através da venda dos ativos que têm períodos de vida útil mais alargados.

5.2. FROTA DE AUTOCARROS

Um dos principais investimentos a realizar refere-se à aquisição de autocarros, sendo que este investimento depende das características impostas à qualidade do material circulante. Esta foi uma das rubricas que sofreu maiores alterações face aos cálculos iniciais, por um lado, porque a legislação impôs a obrigação de descarbonizar as frotas de autocarros, e por outro porque a CML entendeu apostar ainda de modo mais significativo na descarbonização da frota da rede MOBILIS, no sentido de aumentar a qualidade oferecida e promover a diminuição das emissões poluentes do transporte público que serve a cidade.

Neste EVEF foi considerado que:

- No período entre 1 de janeiro e 31 de agosto de 2025, a operação é iniciada considerando **7** viaturas elétricas, as quais acrescem aos restantes **11** veículos a diesel (incluindo 2 viaturas de reserva a diesel). Esta proporção entre veículos elétricos e a diesel permite cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 86/2021, na qual se transpõe a Diretiva Europeia (UE) 2019/1161 de promoção de veículos rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões para o período inicial;

- A partir de 1 de setembro de 2025 e até ao final do período de contrato considera-se que existem **13** viaturas elétricas e **6** veículos a diesel, dos quais 2 assumem funções de reserva.

Assume-se que os veículos elétricos são adquiridos como novos e que os veículos a diesel têm de cumprir os requisitos para a idade do material circulante estabelecidos no Caderno de Encargos, respetivamente:

- **Idade média da frota não superior a 120 meses** (10 anos) ao longo de toda a prestação de serviços;
- **Não ter veículos com idade superior a 170 meses** (14 anos).

Refira-se que esta frota introduz uma melhoria substancial na qualidade da frota que assegura a operação da rede MOBILIS porque reduz substancialmente a idade média dos veículos em circulação e ultrapassa consideravelmente as obrigações de introdução de veículos elétricos estabelecidos pela legislação (68% dos veículos elétricos versus os 51% definidos pelo legislador para o período a partir de janeiro de 2026).

Adicionalmente, todos os veículos devem ter ar condicionado e aquecimento, oferecer *wifi* grátis a bordo para os passageiros, assegurar um alto nível de conforto para passageiros e condutor, estarem dotados de rampa de acesso a PMR, equipados com equipamento para transportes de bicicletas, visores com a indicação do destino em LEDS e dispositivos sonoros com indicação da próxima paragem no interior dos veículos e com informação sonora para o exterior, para as pessoas com deficiência visual. Todos os veículos devem também estar equipados com sistemas de posicionamento (GPS), de bilhética sem contacto, equipamento de SAE e SAI (Sistema de Apoio à Exploração e à Informação).

Para estabelecer os custos de investimento na frota de material circulante assumiu-se:

- **Custo de aquisição por veículo elétrico** é de 400 mil euros;
- **Custo de aquisição dos veículos a diesel** teve em consideração a necessidade de ter 11 veículos a diesel num período relativamente reduzido (janeiro a agosto de 2025), dos quais permanecem na operação apenas 6 veículos a partir daí. Como tal, assumiu-se que os 5 veículos necessários nos primeiros 3 trimestres têm cerca de 12 anos e são vendidos assim que entram em operação os veículos elétricos adicionais. Para os veículos a diesel necessários durante toda a operação considera-se que são adquiridos com 7 anos de idade, garantindo, assim, o cumprimento do limite máximo de 14 anos.

Na Tabela 24 apresenta-se os cálculos dos custos associados à aquisição da frota que cumpre as especificações do Caderno de Encargos; em linhas gerais, assume-se os seguintes valores para a aquisição e venda no final do período:

Tabela 24 | Custos de investimento na aquisição do material circulante

	2025 (jan a ago 25)	2025 (set a dez 25)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
VKM elétricos	2 800 000	2 400 000							
VKM a diesel	818 322	0							

Fonte: Estimativa do consultor

Tabela 25 – Valor de venda dos veículos durante a prestação de serviços

	2025 (jan a ago 25)	2025 (set a dez 25)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
VKM elétricos									2 282 378
VKM a diesel		218 008							228 041

Fonte: Estimativa do consultor

Assume-se que o investimento de aquisição do material circulante ocorre no ano em que a operação tem início e que a amortização dos veículos é realizada a 4 anos. No final da operação assume-se que os veículos possuem ainda um valor comercial relevante, estimando-se que sejam alienados por um valor de, aproximadamente, **2,5 milhões de euros** – vide Tabela 25.

5.3. OUTROS INVESTIMENTOS RELEVANTES

Uma vez que este concurso especifica que todos os veículos devem estar equipados com sistemas de posicionamento (GPS), de bilhética sem contacto, equipamento de SAE e SAI (Sistema de Apoio à Exploração e à Informação) é necessário ter em consideração estes custos de investimento. Para esta rubrica estimou-se um custo de **291,0 mil euros** (valores de 2023), o qual foi também considerado para estimar as necessidades de financiamento.

Foram ainda considerados os custos de investimento necessários à aquisição de equipamento informático (computadores, monitores, teclados, etc.) e mobiliário de escritório. Como principais custos intangíveis assumiu-se uma componente de projetos de

desenvolvimento (p.e., focada na melhoria da comunicação e publicidade) e de aquisição de programas de computador e outros ativos intangíveis.

A Tabela 26 considera o conjunto de investimentos considerados em ativos fixos tangíveis e intangíveis.

Tabela 26 | Outros investimentos considerados – ativos tangíveis e intangíveis

Outros investimentos:	Cenário de Referência + Investimento nos sistemas de bilhética e SAE (€)
Ativos fixos tangíveis	
Equipamento informático	1 200
Mobiliário de escritório	750
Equipamento bilhética e SAE	290 931
Ativos fixos intangíveis	
Projetos de desenvolvimento	25 000
Programas de computador	25 000
Outros ativos intangíveis	15 000
Total	357 881

Fonte: Estimativas do consultor com base em informação disponibilizada por alguns fornecedores

Na Tabela 27 apresentam-se as taxas de depreciações e amortizações que foram adotadas no modelo do EVEF. Por defeito, foram consideradas as tabelas do Anexo I e do Anexo II do Regime das Depreciações e Amortizações (aprovadas pelo Decreto Regulamentar n.º 25/2009 de 14 de setembro e cuja última alteração é definida pelo Decreto Regulamentar n.º 4/2015 de 22 de abril).

Tabela 27 | Taxas de depreciações e amortizações

Propriedades de investimento	Taxas (%)
Edifícios e Outras construções - Escritórios	2,00%
Edifícios e Outras construções - Industriais	5,00%
Outras propriedades de investimento	10,00%
Ativos fixos tangíveis	
Edifícios e Outras Construções - Escritórios	2,00%

Propriedades de investimento	Taxas (%)
Edifícios e Outras Construções - Oficinas e outras instalações	5,00%
Estação de abastecimento de combustíveis	10,00%
Equipamento Básico	20,00%
Equipamento de Transporte (Autocarros)	25,00%
Veículos de desempanagem	25,00%
Equipamentos de oficina	14,28%
Equipamentos da estação de serviço	10,00%
Estação de lavagem	20,00%
Equipamentos administrativos	25,00%
Outros ativos fixos tangíveis	25,00%
Ativos Intangíveis	
Projetos de desenvolvimento	33,333%
Programas de computador	33,333%
Propriedade industrial	33,333%
Outros ativos intangíveis	33,333%

Com base nestes pressupostos, estimou-se a evolução do imobilizado para cada ano, conforme se apresenta na Tabela 28.

Tabela 28 | Estimativa da evolução do imobilizado líquido

Imobilizado líquido	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Activos fixos tangíveis								
Terrenos e Recursos Naturais								
Terreno PMO	291 000	291 000	291 000	291 000	291 000	291 000	291 000	291 000
Edifícios e Outras construções								
Escritórios	7 820	7 661	7 501	7 342	7 182	7 022	6 863	6 703
Oficina e ETAR	91 200	86 400	81 600	76 800	72 000	67 200	62 400	57 600
Estação de Abastecimento								
Equipamento básico								
Autocarros diesel	613 741	409 161	204 580	0	0	0	0	0
Autocarros elétricos	3 900 000	2 600 000	1 300 000					
Veículos de desempanagem	67 500	45 000	22 500					
Equipamentos de Oficina	85 720	71 440	57 160	42 880	28 600	14 320	40	0
Equipamentos da estação de serviço	859 500	764 000	668 500	573 000	477 500	382 000	286 500	191 000
Estação de lavagem	12 000	9 000	6 000	3 000				
Equipamento administrativo								
Equipamento informático + Mobiliário de escritório	1 463	975	488					
Equipamento bilhética	193 954	96 977						
Total Activos Fixos Tangíveis	6 123 898	4 381 614	2 639 329	994 022	876 282	761 542	646 803	546 303
Activos Intangíveis								
Projectos de desenvolvimento	16 667	8 334	0	0	0	0		
Programas de computador	16 667	8 333						
Outros activos intangíveis	10 000	5 000						
Total Activos Intangíveis	43 333	21 667	0	0	0	0		
Total	6 167 232	4 403 280	2 639 329	994 022	876 282	761 542	646 803	546 303

5.4. Necessidades de Fundo de Maneio

Para o apuramento das necessidades de investimento em Fundo de Maneio, consideraram-se diversos pressupostos relativamente às várias rubricas do balanço – de ativo e de passivo –, os quais são apresentados na Tabela 29.

Tabela 29 | Pressupostos assumidos no cálculo do Fundo de Maneio

Unidade monetária	Euros
Ano inicial do projeto (Ano 0)	2025
Prazo médio de Recebimento (dias) / (meses)	30
Prazo médio de Pagamento (dias) / (meses)	30
Prazo médio de Stockagem (dias) / (meses)	60
Prazo de pagamento de IVA (trim = 4; mensal = 12)	1

Adicionalmente, admitiu-se que, no final do Contrato, o operador aliena / recupera todos os ativos e passivos residuais da operação num prazo de 60 dias. Com base nestes pressupostos, foi possível calcular as necessidades de Fundo de Maneio, as quais são apresentadas na Tabela 30 | Necessidades de Fundo .

Tabela 30 | Necessidades de Fundo de Maneio

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Necessidades Fundo Maneio								
Reserva Segurança Tesouraria	250 000	250 000	250 000	250 000	250 000			
Clientes	5 863	6 019	6 131	6 232	6 334	6 438	6 544	6 651
Inventários								
Estado	311 058							
TOTAL	566 921	256 019	256 131	256 232	256 334	6 438	6 544	6 651
Recursos Fundo Maneio								
Fornecedores	52 053	49 118	50 149	51 152	52 175	53 219	54 185	55 268
Estado	18 423	25 165	25 499	25 731	25 963	26 196	26 636	26 873
TOTAL	70 476	74 283	75 649	76 884	78 139	79 415	80 821	82 142
Fundo Maneio Necessário	496 445	181 736	180 482	179 348	178 195	-72 977	-74 277	-75 490
Investimento em Fundo de Maneio	496 445	-314 709	-1 254	-1 134	-1 153	-251 172	-1 300	-1 213
ESTADO	-292 635	25 165	25 499	25 731	25 963	26 196	26 636	26 873
SS	12 868	13 127	13 391	13 648	13 910	14 178	14 450	14 728
IRS	5 555	5 666	5 780	5 891	6 004	6 120	6 238	6 358
IVA	-311 058	6 372	6 327	6 192	6 049	5 898	5 948	5 787

5.5. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

A Tabela 31 apresenta a demonstração de resultados desta operação, considerando os valores globais por ano e tendo em consideração o peso relativo de cada uma das componentes face aos VKM considerados.

Tabela 31 | Demonstração de Resultados

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032								
Vendas e serviços prestados																
Subsídios à Exploração (PART)																
Necessidades adicionais para cobrir os custos de operação	2 067 794	2,630	2 169 655	2,69	2 215 217	2,74	2 259 522	2,80	2 304 712	2,85	2 350 806	2,91	2 397 822	2,97	2 445 779	3,03
Outros Ganhos/perdas (mais valias alienação Imobilizado)	218 008	0,28													2 630 514	3,26
Varição nos inventários da produção																
Trabalhos para a própria entidade																
CMVMC																
Fornecimento e serviços externos	556 683	0,71	523 555	0,65	534 549	0,66	545 240	0,67	556 145	0,69	567 268	0,70	577 638	0,71	589 191	0,73
Gastos com o pessoal	604 602	0,77	615 804	0,76	627 242	0,78	638 363	0,79	649 704	0,80	661 274	0,82	673 074	0,83	685 113	0,85
Imparidade de inventários (perdas/reversões)																
Contrapartida pela Concessão																
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)																
Provisões (aumentos/reduções)																
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)																
Aumentos/reduções de justo valor (alienação de imobilizado)																
Outros rendimentos e ganhos																
Outros gastos e perdas - Caução do contrato	118 924	0,15	112 414	0,14	76 519	0,09										
EBITDA (Resultado antes depreciações, gastos financiamento e impostos)	1 005 593	1,28	917 882	1,14	976 907	1,21	1 075 918	1,33	1 098 863	1,36	1 122 264	1,39	1 147 110	1,42	3 801 989	4,71
Gastos/reversões de depreciação e amortização	1 763 951	2,24	1 763 951	2,18	1 763 951	2,18	1 645 308	2,04	117 740	0,15	114 740	0,14	114 740	0,14	100 500	0,12
Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)																
EBIT (Resultado Operacional)	-758 358	-0,96	-846 069	-1,05	-787 044	-0,97	-569 389	-0,70	981 123	1,21	1 007 525	1,25	1 032 370	1,28	3 701 489	4,58
Juros e rendimentos similares obtidos	896	0,00	1 811	0,00	5 274	0,01	8 731	0,01	20 836	0,03	35 202	0,04	44 907	0,06	111 358	0,14
Juros e gastos similares suportados	222 722	0,28	196 265	0,24	147 120	0,18	123 216	0,15	86 296	0,11	66 573	0,08	46 849	0,06	27 126	0,03
RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	-980 184	-1,25	-1 040 523	-1,29	-928 891	-1,15	-683 874	-0,85	915 663	1,13	976 153	1,21	1 030 428	1,28	3 785 722	4,69
Imposto sobre o rendimento do período									206 024	0,25	219 635	0,27	231 846	0,29	851 787	1,05
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-980 184	-1,25	-1 040 523	-1,29	-928 891	-1,15	-683 874	-0,85	709 639	0,88	756 519	0,94	798 582	0,99	2 933 934	3,63

Na Tabela 32 apresenta-se a demonstração de resultados organizada em função dos principais grupos de custos, respetivamente:

- **Custos da Operação de Transportes**, onde se agrupam apenas os custos relacionados com a produção de transportes, incluindo os custos com motoristas e outras atividades essenciais ao serviço de transportes, como sejam, seguros, limpeza ou a inspeção periódica dos veículos. Estes custos de operação foram estimados em cerca de 3,5 €/VKM no primeiro ano (2025), variando entre 3,51 e 1,27 €/VKM. Esta variabilidade decorre de modo direto do peso das amortizações dos veículos nos primeiros 4 anos;
- **Custo com o funcionamento das Instalações de manutenção e respetivo pessoal**, os quais incluem os custos de amortização do PMO, bem como dos consumíveis relacionados (água, eletricidade e outros custos de manutenção). Esta componente tem associado um custo que é relativamente estável ao longo do tempo e corresponde a um valor de 0,34 - 0,22 /VKM;
- **Custos com a Estrutura**, o que inclui os custos com a Administração e pessoal administrativo, publicidade e propaganda, comunicações e outro tipo de custos. Os custos com a estrutura representam um custo de 0,13 - 0,16/VKM.

Os custos globais de transporte por VKM variam em função do ano, considerado entre **4,00 €/VKM** e os **1,64 €/VKM**, valores estes que refletem o aumento muito significativo dos custos globais com pessoal e combustíveis, mas também o impacto do investimento nos veículos elétricos.

Tabela 32 | Demonstração de Resultados tendo em consideração os diferentes tipos de custos

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Custos operacionais								
Custos com Pessoal (Motoristas)	502 696	0.64	512 500	0.63	522 510	0.65	532 241	0.66
Combustível - Autocarros	173 736	0.22	72 040	0.09	73 553	0.09	75 024	0.09
Energia - Autocarros	144 412	0.18	212 868	0.26	217 338	0.27	221 685	0.27
Peças	38 422	0.05	15 932	0.02	16 266	0.02	16 592	0.02
Pneus	6 557	0.01	2 719	0.00	2 776	0.00	2 832	0.00
Lubrificantes	3 742	0.00	1 552	0.00	1 584	0.00	1 616	0.00
Outros materiais	885	0.00	367	0.00	375	0.00	382	0.00
Sistema de Bilhética e SAE	27 047	0.03	27 615	0.03	28 195	0.03	28 759	0.04
Seguros dos veículos	23 621	0.03	24 117	0.03	24 623	0.03	25 116	0.03
Inspeções obrigatórias	754	0.00	770	0.00	786	0.00	802	0.00
Amortizações dos veículos	1 504 580	1.91	1 504 580	1.86	1 504 580	1.86	1 504 580	1.86
Amortizações da bilhética	96 977	0.12	96 977	0.12	96 977	0.12	0	0.00
Limpeza, higiene e conforto	28 646	0.04	29 248	0.04	29 862	0.04	30 459	0.04
Juros dos autocarros	130 662	0.17	130 662	0.16	111 996	0.14	93 330	0.12
Juros da bilhética e outros	76 198	0.10	50 798	0.06	21 377	0.03	17 196	0.02
Custos diretos de transportes	2 758 935	3.51	2 682 745	3.32	2 652 799	3.28	2 550 614	3.16
Margem 1 - Operação de Transportes	-2 758 935	-3.51	-2 682 745	-3.32	-2 652 799	-3.28	-2 550 614	-3.16
Prestação de serviços	2 067 794	2.63	2 169 655	2.69	2 215 217	2.74	2 259 522	2.80
Margem 2 - dos transportes com compensação	-691 142	-0.88	-513 090	-0.64	-437 582	-0.54	-291 092	-0.36
Custos das instalações e de manutenção								
Custos com o Pessoal da oficina	18 747	0.02	19 113	0.02	19 486	0.02	19 849	0.02
Electricidade	6 216	0.01	6 347	0.01	6 480	0.01	6 609	0.01
Água	2 486	0.00	2 539	0.00	2 592	0.00	2 644	0.00
Manutenção - Autocarros elétricos	55 584	0.07	81 932	0.02	83 653	0.02	85 326	0.02
Manutenção - Carregadores elétricos	3 549	0.00	3 623	0.00	3 699	0.00	3 773	0.00
Juros com aquisição de instalações	15 862	0.02	14 805	0.02	13 747	0.02	12 690	0.02
Amortizações dos PMO e outros edifícios	140 727	0.18	140 727	0.17	140 727	0.17	140 727	0.17
Juros com aquisição de instalações	15 862	0.02	14 805	0.02	13 747	0.02	12 690	0.02
Custos das instalações	259 034	0.33	283 890	0.27	284 132	0.26	284 308	0.26
Margem 3 - dos transportes após instalações	-950 176	-1.21	-796 981	-0.90	-721 713	-0.81	-575 400	-0.62
Custos da Estrutura								
Custo com Administração	34 521	0.04	35 194	0.04	35 881	0.04	36 550	0.05
Custo com Pessoal Administrativo	20 517	0.03	20 917	0.03	21 326	0.03	21 723	0.03
Custo com Outro Pessoal	28 121	0.04	28 079	0.03	28 039	0.03	28 001	0.03
Publicidade e propaganda	2 486	0.00	2 539	0.00	2 592	0.00	2 644	0.00
Material de escritório	1 243	0.00	1 269	0.00	1 296	0.00	1 322	0.00
Combustível Administração	1 243	0.00	1 269	0.00	1 296	0.00	1 322	0.00
Comunicação telefónicas	3 730	0.00	3 808	0.00	3 888	0.00	3 966	0.00
Outros serviços	12 432	0.02	12 693	0.02	12 960	0.02	13 219	0.02
Amortizações de Intangíveis	21 667	0.03	21 667	0.03	21 667	0.03	0	0.00
Custos da estrutura	125 960	0.16	127 436	0.16	128 944	0.16	108 745	0.13
Margem 4 - dos transportes após instalações e estrutura	-1 076 135	-1.37	-924 416	-1.06	-850 657	-0.97	-684 145	-0.76

6. APURAMENTO DOS *CASH FLOWS* E DAS NECESSIDADES DE FINANCIAMENTO DO OPERADOR E APRESENTAÇÃO DO BALANÇO

6.1. APURAMENTO DOS *CASH FLOWS*

Ao longo dos vários pontos do capítulo anterior apresentaram-se os pressupostos e as estimativas de receitas da operação, custos e necessidades de investimento, tanto em ativos fixos, como em fundo de maneiio. Tal como referido no início do documento, o modelo do Contrato que sustenta o concurso é a prestação de serviços (ou *Gross Cost*), assumindo o município o risco associado à procura (e consequentemente à receita tarifária) e o operador o risco associado à operação.

Neste contexto é muito importante que a CML se dote de um sistema de controle e de fiscalização do contrato de modo a garantir que os passageiros pagam a tarifa correspondente e que a autarquia recebe esse valor de forma integral. Por outro lado, é muito importante que, no processo de monitorização do concurso, se garanta que o operador disponibiliza informação contabilística que permita avaliar esta operação de modo isolado.

Na estimativa da taxa de remuneração esperada pelos operadores, considerou-se o custo médio ponderado dos capitais⁵, estimando-se o custo de oportunidade dos capitais próprios através do CAPM⁶.

Relativamente aos vários parâmetros do custo de oportunidade dos capitais próprios, assumiram-se os seguintes pressupostos: taxa de juro sem risco equivalente à *yield* atual das Obrigações do Tesouro a 10 anos emitidas pela República Portuguesa de 3,23%⁷, um prémio de risco de mercado de 5,0%, e um beta dos capitais próprios de 0,9.

Quanto ao custo de oportunidade da dívida, considerou-se uma taxa de oportunidade da dívida de 4% e uma taxa marginal de imposto de 22,5%, a qual incorpora o IRC à taxa de 21% e uma derrama municipal de 1,5%⁸.

⁵ WACC – *Weighted Average Cost of Capital*

⁶ *Capital Asset Pricing Model*

⁷ Banco de Portugal - Taxa de rendibilidade OT taxa fixa por prazo residual-10 anos- Mensal, média dos valores das taxas de rendibilidade verificadas entre janeiro e outubro de 2023

⁸ Esta é a derrama municipal aplicada pelo município de Leiria.

Tabela 33 | Custo Médio Ponderado do Capital

Taxa de Aplicações Financeiras Curto Prazo	2,23%
Taxa de juro de empréstimo Curto Prazo	3,50%
Taxa de juro de empréstimo ML Prazo	4,00%
Taxa de juro de ativos sem risco - Rf (Obrig Tesouro)	3,23%
Prémio de risco de mercado = (Rm*-Rf) ou p°	5,00%
Beta U de empresas de referência	90,00%
Taxa de crescimento dos cash flows na perpetuidade	0,00

Finalmente, presumiu-se ainda que os operadores, para além da remuneração acima descrita, procurariam obter um VAL (Valor Atual Líquido) positivo do projeto, de forma a acomodarem eventuais incertezas que o presente estudo possa ter subestimado.

Na Tabela 34 apresenta-se, de forma muito simplificada, o total dos *cash flows* esperados para a Operação.

Tabela 34 | *Cash Flows* operacionais

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Meios Libertos do Projecto								
Resultados Operacionais (EBIT) x (1-IRC)	-587 728	-655 703	-609 959	-441 277	760 371	780 832	800 087	2 877 984
Depreciações e amortizações	1 763 951	1 763 951	1 763 951	1 645 308	117 740	114 740	114 740	100 500
Provisões do exercício								
	1 176 223	1 108 248	1 153 992	1 204 031	878 110	895 571	914 827	2 978 484
Investim./Desinvest. em Fundo Maneio								
Fundo de Maneio	-496 445	314 709	1 254	1 134	1 153	251 172	1 300	1 213
CASH FLOW de Exploração	679 778	1 422 957	1 155 246	1 205 165	879 263	1 146 743	916 127	2 979 697
Investim./Desinvest. em Capital Fixo								
Capital Fixo	-7 931 183							
Free cash flow	-7 251 404	1 422 957	1 155 246	1 205 165	879 263	1 146 743	916 127	2 979 697
CASH FLOW acumulado	-7 251 404	-5 828 448	-4 673 202	-3 468 037	-2 588 774	-1 442 031	-525 904	2 453 793

Com este modelo estima-se que o modelo de negócio se traduza num VAL de **547,0 mil euros** (TIR de **7,07%** na perspetiva do Pós-financiamento e com um *Pay back period* de **7** anos).

Relativamente aos *cash flows* esperados da operação, importa fazer especial referência ao *Cash Flow* Residual, que corresponde à estimativa do valor de mercado dos ativos, líquido de passivos, no final do Contrato.

De acordo com os pressupostos deste estudo, os principais valores a considerar serão os relativos ao valor do PMO e associado à frota de autocarros que ainda possui valor comercial.

Tabela 35 | Avaliação da operação, tendo em consideração a perspetiva do pré-financiamento, do pós-financiamento e do investidor

Na perspetiva do Projecto Pré-Financiamento = 100% CP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Free Cash Flow to Firm	-7 251 404	1 422 957	1 155 246	1 205 165	879 263	1 146 743	916 127	2 970 367
Taxa de atualização Ru = RF+Bu*(Rm-Rf)	7,73%	7,79%	7,84%	7,84%	7,84%	7,84%	7,84%	7,84%
Factor de actualização	1,00	1,078	1,162	1,253	1,352	1,457	1,572	1,695
Fluxos actualizados	-7 251 404	1 320 172	993 922	961 533	650 542	786 796	582 896	1 752 607
Fuxos atualizados acumulados	-7 251 404	-5 931 232	-4 937 310	-3 975 777	-3 325 235	-2 538 439	-1 955 543	-202 936
Valor Actual Líquido (VAL)	-202 936							
Taxa Interna de Rentabilidade	7,07%							
Pay Back period (arred ano inteiro)	8 Anos							
<hr/>								
Na perspetiva do Projecto Pós-Financiamento	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Free Cash Flow to Firm	-7 251 404	1 422 957	1 155 246	1 205 165	879 263	1 146 743	916 127	2 970 367
WACC	6,94%	5,86%	3,51%	-1,58%	3,99%	8,50%	12,05%	15,64%
Factor de actualização	1	1,059	1,096	1,078	1,121	1,217	1,363	1,577
Fluxos actualizados	-7 251 404	1 344 240	1 054 310	1 117 474	784 025	942 402	671 924	1 884 018
Fuxos atualizados acumulados	-7 251 404	-5 907 165	-4 852 854	-3 735 380	-2 951 355	-2 008 953	-1 337 030	546 988
Valor Actual Líquido (VAL)	546 988							
Taxa Interna de Rentabilidade	7,07%							
Pay Back period	7,0 Anos							
<hr/>								
Na perspetiva do Investidor	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Free Cash Flow do Equity	-2 840 026	229 609	335 759	1 081 949	792 967	1 080 170	869 278	2 943 241
Taxa de juro de activos sem risco	3,23%	3,29%	3,34%	3,34%	3,34%	3,34%	3,34%	3,34%
Prémio de risco de mercado	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
Taxa de Actualização R = Rf + Bu*(Rm-Rf)	7,73%	7,79%	7,84%	7,84%	7,84%	7,84%	7,84%	7,84%
Factor actualização	1	1,078	1,162	1,253	1,352	1,457	1,572	1,695
Fluxos Actualizados	-2 840 026	213 024	288 872	863 225	586 694	741 119	553 087	1 736 602
Fuxos atualizados acumulados	-2 840 026	-2 627 002	-2 338 130	-1 474 905	-888 211	-147 091	405 996	2 142 598
Valor Actual Líquido (VAL)	2 142 598							
Taxa Interna de Rentabilidade	21,26%							
Pay Back period	6 Anos							

Cálculo do WACC	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Passivo Remunerado	4 634 100	3 637 018	2 956 160	2 148 813	1 657 691	1 166 568	675 446	3 080
Capital Próprio	2 069 816	1 029 293	100 402	-583 472	126 167	882 686	1 681 267	4 624 744
TOTAL	6 703 916	4 666 311	3 056 562	1 565 341	1 783 857	2 049 254	2 356 714	4 627 824
% Passivo remunerado	69.13%	77.94%	96.72%	137.27%	92.93%	56.93%	28.66%	0.07%
% Capital Próprio	30.87%	22.06%	3.28%	-37.27%	7.07%	43.07%	71.34%	99.93%
Beta p = $B_u \cdot (1+(1-t) \cdot CA/CP)$	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46	2.46
Custo								
Custo Financiamento	4.00%	4.00%	4.00%	4.00%	4.00%	4.00%	4.00%	4.00%
Custo financiamento com efeito fiscal	3.10%	3.10%	3.10%	3.10%	3.10%	3.10%	3.10%	3.10%
Custo Capital $R_{cp} = R_f + B_p \cdot (R_m - R_f)$	15.54%	15.59%	15.64%	15.64%	15.64%	15.64%	15.64%	15.64%
Custo ponderado	6.94%	5.86%	3.51%	-1.58%	3.99%	8.50%	12.05%	15.64%

Na Tabela 36 apresentam-se os principais indicadores económicos, sendo possível verificar que a operação de transportes apresenta resultados positivos no médio-prazo que permitem assegurar que este modelo de negócio será atrativo para os operadores de transporte.

Tabela 36 | Principais indicadores económicos

INDICADORES ECONÓMICOS - FINANCEIROS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Return On Investment (ROI)	-14,5%	-21,9%	-29,7%	-41,6%	34,3%	32,2%	29,9%	52,8%
Rendibilidade do Activo	-11,2%	-17,8%	-25,1%	-34,7%	47,4%	42,9%	38,7%	66,7%
Rotação do Activo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rendibilidade dos Capitais Próprios (ROE)	-47,4%	-101,1%	-925,2%	117,2%	562,5%	85,7%	47,5%	63,6%

INDICADORES FINANCEIROS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030
Autonomia Financeira	31%	22%	3%	-36%	6%	38%	63%	83%
Solvabilidade Total	144%	128%	103%	74%	106%	188%	274%	6515%
Cobertura dos encargos financeiros	-340%	-431%	-535%	-462%	1137%	1513%	2204%	13646%

INDICADORES DE LIQUIDEZ	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030	2030
Liquidez Corrente	8,62	4,54	6,52	8,43	4,19	19,98	6,73	60,94
Liquidez Reduzida	8,62	4,54	6,52	8,43	4,19	19,98	6,73	60,94

6.2. NECESSIDADES DE FINANCIAMENTO DA OPERAÇÃO

No que respeita às fontes de financiamento para fazer face às necessidades de capital do negócio, considerou-se que estas se repartiriam entre capitais acionistas (por via de subscrição de capital social e pela utilização de outros instrumentos de capital) e endividamento bancário, numa proporção de 35,1% para os capitais acionistas e 64,9% para financiamento, respetivamente.

Relativamente aos custos ou receitas financeiras associadas aos empréstimos bancários, ou aos excessos de tesouraria (se aplicáveis), consideraram-se taxas de, incluindo o *spread* de 4,0% para o financiamento do PMO, 3,5% no caso do investimento na aquisição de autocarros e de 5% no caso do financiamento dos bens com desvalorização mais rápida.

Na Tabela 37 apresentam-se as necessidades de financiamento previstas para cada ano, bem como algumas rubricas relativas ao financiamento próprio e financiamento externo.

Tabela 37 | Necessidades de Fontes de Financiamento

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Investimento	8 427 628	-314 709	-1 254	-1 134	-1 153	-251 172	-1 300	-1 213
Margem de segurança	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Necessidades de financiamento	8 596 200	-321 000	-1 300	-1 200	-1 200	-256 200	-1 300	-1 200

Fontes de Financiamento	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Meios Libertos	1 176 223	1 108 248	1 153 992	1 204 031	878 110	895 571	914 827	2 969 154
Capital	50 000							
Outros instrumentos de capital (+/-)	3 000 000							
Empréstimos de Sócios (+) ou Reembolsos a sócios (-)								
Financiamento bancário e outras Inst. Crédito	5 631 183							
Contrapartida pela concessão								
Subsídios (+/-)								
TOTAL	9 857 406	1 108 248	1 153 992	1 204 031	878 110	895 571	914 827	2 969 154

Foram também considerados os custos inerentes à prestação de caução, no âmbito do Contrato, tendo-se assumido 5% do montante correspondente ao valor líquido que é pago em cada ano pela CML no primeiro terço do contrato. No total do período, os custos com caução rondam os **307,8** mil euros.

6.3. BALANÇO PREVISIONAL

Na Tabela 38 apresenta-se o balanço previsional da operação.

Tabela 38 | Balanço previsional da operação

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ACTIVO								
Activo Não Corrente	6 167 232	4 403 280	2 639 329	994 022	876 282	761 543	646 803	546 303
Activos fixos tangíveis	6 123 898	4 381 614	2 639 329	994 022	876 282	761 542	646 803	546 303
Activos Intangíveis	43 333	21 667	0	0	0	0	0	0
Investimentos financeiros								
Activo corrente	607 161	337 313	492 882	648 202	1 191 738	1 586 761	2 022 578	5 005 907
Inventários								
Clientes	5 863	6 019	6 131	6 232	6 334	6 438	6 544	6 651
Estado e Outros Entes Públicos	311 058							
Accionistas/sócios								
Outras contas a receber								
Diferimentos								
Caixa e depósitos bancários	290 240	331 294	486 751	641 971	1 185 404	1 580 323	2 016 034	4 999 256
TOTAL ACTIVO	6 774 392	4 740 594	3 132 211	1 642 224	2 068 020	2 348 303	2 669 381	5 552 211
CAPITAL PRÓPRIO								
Capital realizado	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Acções (quotas próprias)								
Outros instrumentos de capital próprio	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
Reservas		-980 184	-2 020 707	-2 949 598	-3 633 472	-2 923 833	-2 167 314	-1 368 733
Excedentes de revalorização								
Outras variações no capital próprio								
Resultado líquido do período	-980 184	-1 040 523	-928 891	-683 874	709 639	756 519	798 582	2 933 934
TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	2 069 816	1 029 293	100 402	-583 472	126 167	882 686	1 681 267	4 615 202
PASSIVO								
Passivo não corrente	4 634 100	3 637 018	2 956 160	2 148 813	1 657 691	1 166 568	675 446	3 080
Provisões								
Financiamentos obtidos	4 634 100	3 637 018	2 956 160	2 148 813	1 657 691	1 166 568	675 446	3 080
Outras Contas a pagar								
Passivo corrente	70 476	74 283	75 649	76 884	284 163	79 415	300 455	82 142
Fornecedores	52 053	49 118	50 149	51 152	52 175	53 219	54 185	55 268
Estado e Outros Entes Públicos	18 423	25 165	25 499	25 731	231 988	26 196	246 271	26 874
Accionistas/sócios								
Financiamentos Obtidos								
Outras contas a pagar								
TOTAL PASSIVO	4 704 576	3 711 301	3 031 809	2 225 697	1 941 854	1 245 984	975 902	85 222
TOTAL PASSIVO + CAPITAIS PRÓPRIOS	6 774 392	4 740 594	3 132 211	1 642 224	2 068 020	2 128 669	2 657 169	4 700 423

7. APURAMENTO DOS *CASH FLOWS* DA CML

Neste modelo contratual, os fluxos de caixa máximos para a CML irão depender da evolução da receita que vier a ser gerada pela operação e, por isso, importa ter presente dois dos resultados do EVEF, respetivamente o preço base que permite garantir uma remuneração com um lucro aceitável para o operador e o valor da receita que se prevê que a CML possa vir a receber.

No conjunto dos 8 anos de contrato e admitindo que a evolução do valor a pagar segue o ritmo da inflação, o valor global a pagar pela CML é de **18,0** milhões de euros, dos quais existe a expectativa de vir a recuperar cerca de **10,0** milhões de euros por via das receitas tarifárias previstas.

Tabela 39 | Preço estimado para a prestação de serviço, receita tarifária estimada e custos líquidos estimados para a autarquia (€)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Preço da Prestação de serviços (€)	2 067 794	2 169 655	2 215 217	2 259 522	2 304 712	2 350 806	2 350 806	2 397 822	18 116 334
Produção quilométrica comercial ano (VKM)	786 233	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	6 442 204
Produção quilométrica total ano (VKM) (incluindo VKM em vazio)	849 132	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	6 957 580
Preço (€/VKM)	2,63	2,69	2,74	2,80	2,85	2,91	2,91	2,97	2,81
Receitas tarifárias a receber pela CML (€)	1 172 633	1 203 842	1 226 155	1 246 303	1 266 783	1 287 599	1 308 757	1 330 263	10 042 334
Receitas tarifárias a receber pela CML por VKM (€/VKM)	1,49	1,49	1,52	1,54	1,57	1,59	1,62	1,65	1,56

Fonte: Estimativa do consultor

Tabela 40 | Preço por VKM estimado para a prestação de serviço, receita tarifária por VKM estimada e custos líquidos por VKM estimados para a autarquia (€/VKM)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Preço (€/VKM)	2,63	2,69	2,74	2,80	2,85	2,91	2,91	2,97	2,81
Receitas tarifárias a receber pela CML por VKM (€/VKM)	1,49	1,49	1,52	1,54	1,57	1,59	1,62	1,65	1,56
Custo líquido para a CML (€/VKM)	1,14	1,20	1,22	1,25	1,28	1,32	1,29	1,32	1,25

8. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE

Embora ao longo de todo o estudo se tenha procurado assumir pressupostos realistas e com a melhor aderência à realidade que se conhece, há necessariamente uma margem de incerteza associada aos valores considerados, seja porque se tem um conhecimento imperfeito sobre as condições em que é realizada a operação, seja porque as condições de mercado evoluem ao longo do tempo.

Uma vez que se fixou o valor máximo do preço a pagar pela CML, nesta análise de sensibilidade procura-se avaliar em que medida este resultado é comprometido se existirem alterações significativas nos valores das variáveis para as quais existe maior incerteza. Como variáveis determinantes consideram-se as seguintes:

- Receitas geradas pelo sistema (com impactes diretos na contabilidade da autarquia);
- Custos com pessoal;
- Custos com combustível; e
- Investimento em material circulante;
- Acesso ao financiamento dos veículos elétricos pelo Fundo Ambiental, pelo PRR ou programas similares

8.1. RECEITAS GERADAS PELO SISTEMA

As estimativas das receitas tarifárias assentam na informação disponibilizada pelo operador e em pressupostos de evolução da procura que podem ou não vir a concretizar-se, mas também podem ser superiores aqueles que foram estimados no EVEF. No presente ponto, procura-se avaliar os impactes financeiros que uma **variação $\pm 10\%$ das receitas de bilhética** pode ter para a contabilidade do município.

Na Tabela 41 apresenta-se a análise de sensibilidade do modelo relativamente a este cenário, tendo-se avaliado os impactes no modelo associados a variações de $\pm 10\%$ das receitas de bilhética.

Num cenário central em que se verifica o nível de receita estimado nos EVEF estima-se que os custos líquidos para a CML sejam, para os 8 anos da prestação de serviço, de 8,1 milhões de euros. Caso as receitas sejam 90% do valor estimado, a autarquia incorrerá num custo líquido de 9,1 milhões de euros; caso as receitas sejam superiores em 10%, os custos líquidos para a autarquia reduzem-se em cerca de 1 milhão de euros relativamente ao cenário central, passando a ser de 7,1 milhões de euros.

Tabela 41 | Análise de sensibilidade do modelo à variação das receitas de bilhética

Variações nas receitas associados aos títulos de transporte	90%	95%	100%	105%	110%
Preço da Prestação de serviços (€)	18 116 334	18 116 334	18 116 334	18 116 334	18 116 334
Receita total (€)	9 038 101	9 540 217	10 042 334	10 544 451	11 046 568
Avaliação do custo líquido para a CML	9 078 233	8 576 116	8 074 000	7 571 883	7 069 766

8.2. CUSTOS COM PESSOAL

Os custos com pessoal representam cerca de 29% dos custos globais da operação de transporte da rede MOBILIS e, como tal, variações nos pressupostos assumidos têm impactes bastante significativos na sustentabilidade económica desta operação.

Na Tabela 42 apresenta-se a análise de sensibilidade do modelo relativamente à **variação dos custos com pessoal** considerando gamas de variação entre os $\pm 10\%$. Como seria de esperar, a diminuição dos custos com pessoal conduz a rentabilidades mais elevadas. Pelo contrário, se os custos com o pessoal forem mais elevados do que os valores estimados no modelo desenvolvido, o VAL reduz-se substancialmente, mas continua a ser positivo, não justificando a revisão das condições contratuais.

Tendo em consideração os aumentos recentes dos salários no setor e a consideração de taxas de atualização dos ordenados mais elevadas, admite-se que os cenários de acréscimos superiores aos estimados no presente EVEF sejam pouco prováveis.

Tabela 42 | Análise de sensibilidade do modelo à variação dos custos com pessoal

Análise dos custos com pessoal	90%	95%	100%	105%	110%
Custo total para a empresa (€)	4 677 724	4 916 408	5 155 175	5 393 888	5 632 623
Avaliação numa perspetiva de pós-financiamento:					
VAL	576 004	551 033	546 988	570 789	635 140
TIR	8.12%	7.60%	7.07%	6.55%	6.02%
Período de <i>Pay Back</i>	7	7	7	7	7
Lucro	11.1%	9.9%	8.6%	7.3%	6.1%

8.3. CUSTOS COM ENERGIA

Os custos com combustíveis representam cerca de 14% dos custos globais de transporte e, como tal, esta componente corresponde a uma rubrica que pode fazer variar consideravelmente os resultados do modelo.

Nesta etapa avalia-se os impactes da variação dos custos de energia, assumindo variações nos custos com os combustíveis fósseis e energia de $\pm 10\%$. Na Tabela 43 apresenta-se a análise de sensibilidade do modelo face às **variações nos custos com os combustíveis**.

Tabela 43 | Análise da sensibilidade do modelo face às variações nos custos com a energia

Variações nos custos com energia	90%	95%	100%	105%	110%
Custos totais com energia (€)	2 194 230	2 316 132	2 438 033	2 559 935	2 681 837
Avaliação numa perspetiva de pós-financiamento:					
VAL (€)	550 083	545 294	546 988	556 217	574 276
TIR (%)	7,61%	7,34%	7,07%	6,80%	6,53%
Pay back (anos)	7	7	7	7	7
Lucro	9,9%	9,2%	8,6%	7,9%	7,3%

Da sua análise é possível verificar que, quer no cenário de aumento dos custos com energia de 5% e 10%, o modelo de negócio continua a apresentar um VAL positivo, ainda que no caso do cenário de aumento de +10% se traduza numa TIR mais baixa e numa taxa de lucro menor, mas sempre com resultados positivos.

Em contrapartida, se os operadores conseguirem reduzir em 10% os custos energéticos associados à produção quilométrica, a sua remuneração passa a ser bastante interessante permitindo considerar níveis de lucro mais elevados (ainda que em linha com o que se convencionou ser um lucro razoável).

8.4. INVESTIMENTO NECESSÁRIO PARA A AQUISIÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE

Finalmente, procurou-se avaliar em que medida a variação no investimento em material circulante pode alterar a viabilidade do modelo, tendo-se considerado mais uma vez, os impactes associados a uma variação de $\pm 10\%$ neste valor.

Na Tabela 44 apresenta-se os resultados desta avaliação, verificando-se para variações de aumento dos custos de investimento em material circulante, a sustentabilidade económica da operação de transportes diminui bastante, mas assegurando sempre um VAL positivo, mesmo quando o aumento dos custos de investimento é igual a 10%.

Tabela 44 | Análise da sensibilidade do modelo face às variações no custo de investimento em autocarros

Análise dos investimentos em autocarros	90%	95%	100%	105%	110%
Investimento na frota (€)	5 416 490	5 717 406	6 018 322	6 319 238	6 620 154
Avaliação numa perspetiva de pós-financiamento:					
VAL	351 886	389 787	546 988	915 160	1 708 339
TIR	8,47%	7,75%	7,07%	6,45%	5,86%
Período de Pay Back	7	7	7	7	7
Lucro	11,7%	10,2%	8,6%	7,0%	5,5%

8.5. REVISÃO DO PREÇO BASE NO CASO DE OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO DOS AUTOCARROS ELÉTRICOS

Portugal assumiu o compromisso de atingir a neutralidade carbónica até 2050, enquanto contributo para o Acordo de Paris, o que obriga a uma redução de emissões superior a 85%, em relação às emissões de 2005. As metas definidas para o setor dos transportes, sendo este um dos emissores principais, são ainda mais ambiciosas, impondo, até 2050, uma redução das emissões de 98% em relação a 2005, e a incorporação entre 94% e 96% de energias renováveis nos seus consumos.

Nesse sentido têm sido criadas diversas linhas de apoio à aquisição de veículos eficientes, o que ocorreu no quadro do Portugal 2020, está previsto no Programa de Recuperação e Resiliência (no qual está previsto o financiamento de cerca 145 autocarros limpos e é esperado que venha a ocorrer no âmbito do Programa 2030 (nomeadamente no âmbito do Programa Sustentável 2030).

Sendo Leiria uma das cidades com maior dinamismo populacional e económico será de esperar que uma candidatura à aquisição de veículos limpos para a operação da rede MOBILIS será bem acolhida e, nesse sentido importa avaliar em que medida, o acesso a esta linha de financiamento pode reduzir os encargos assumidos pela CML relativamente ao pagamento a prestação de serviços.

Para estimar os potenciais impactes do acesso ao financiamento nestes custos, optou-se por considerar as condições de acesso do aviso que foi aberto para a aquisição de veículos limpos nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e que aqui se reproduzem:

- Apoio corresponde a subvenções não reembolsáveis, nos termos do Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência;
- O Aviso AAC N.º 01/C21-i12/2024, tem um valor máximo de 90 milhões de euros, com uma dotação máxima de 12 milhões de euros por entidade;
- O montante máximo de cofinanciamento a atribuir por Autocarro Limpo a adquirir não poderá exceder os seguintes montantes:
 - 270.000€ (duzentos e setenta mil euros), no caso de Autocarro Limpo elétrico;
 - 470.000€ (quatrocentos e setenta mil euros), no caso de Autocarro Limpo movido a hidrogénio.
- A taxa máxima de cofinanciamento das operações a aprovar no âmbito deste Aviso é 100% (cem por cento), incidindo esta sobre o total das despesas elegíveis.
- Este aviso apoia a aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento elétrico.

Tendo em consideração estas regras de financiamento admite-se que o limiar máximo de financiamento da aquisição dos veículos elétricos seja definido pelo valor apresentado na Tabela 45, na qual se assume a comparticipação máxima por veículo elétrico (270 mil euros) e a possibilidade de comparticipação integral dos postos de carregamento elétrico.

Tabela 45 | Estimativa da comparticipação máxima que a rede MOBILIS pode beneficiar

	Investimento total	Comparticipação máxima admitida
Aquisição de veículos elétricos	5 200 000	3 510 000
Aquisição de postos de carregamento elétrico	955 000	
TOTAL	6 155 000	4 465 000
		86%

Uma vez que o acesso a este financiamento implica uma aceitação prévia das entidades gestoras dos fundos de apoio, procedeu-se a uma análise de sensibilidade do modelo financeiro relativamente a diferentes níveis de financiamento, o que permitiu definir a equação que relaciona diretamente a comparticipação obtida com o desconto do preço base da prestação de serviços.

Nas tabelas seguintes apresenta-se o cálculo do desconto no preço base que é possível admitir caso exista lugar ao financiamento do investimento nos veículos elétricos. Para além de avaliar os resultados económicos na perspetiva do operador, considera-se igualmente a “poupança” que pode ser esperada pela CML em cada caso.

Tabela 46 | Cálculo do desconto que é possível assumir no preço base da prestação de serviços e impacte nas contas da CML e do operador, financiamento de 10% a 50%

	100%	10%	20%	30%	40%	50%
Investimento em VE (€)	6 155 000					
Incentivos do Fundo Ambiental (€)		615 500	1 231 000	1 846 500	2 462 000	3 077 500
Valores para o período dos 8 anos						
Preço da Prestação de serviços (€)	18 116 334	17 503 272	16 890 209	16 270 259	15 657 197	15 044 134
Preço (€/VKM) - média dos 8 anos	2,81	2,72	2,62	2,53	2,43	2,34
Preço (€/VKM) - no 1.º ano	2,63	2,54	2,45	2,36	2,27	2,18
VAL	552 905	260 815	100 506	32 583	-13 918	-45 008
TIR	7,09%	7,26%	7,44%	7,61%	7,80%	7,99%
Lucro líquido	8,65%	9,23%	9,56%	9,35%	9,17%	8,99%
Fator de ajuste do preço em função da comparticipação		97%	93%	90%	86%	83%
Variação dos encargos para a CML		-613 062	-1 226 124	-1 846 075	-2 459 137	-3 072 200

Tabela 47 | Cálculo do desconto que é possível assumir no preço base da prestação de serviços e impacte nas contas da CML e do operador, financiamento de 60% a 90%

	100%	60%	70%	80%	90%
Investimento em VE (€)	6 155 000				
Incentivos do Fundo Ambiental (€)		14 424 184	13 811 121	13 198 059	12 578 109

	100%	60%	70%	80%	90%
Valores para o período dos 8 anos		2,24	2,14	2,05	1,95
Preço da Prestação de serviços (€)	18 116 334	2,09	2,01	1,92	1,83
Preço (€/VKM) - média dos 8 anos	2,81				
Preço (€/VKM) - no 1.º ano	2,63	-66 366	-74 061	-72 262	-65 094
VAL	552 905	8,78%	8,60%	8,42%	8,21%
TIR	7,09%				
Lucro líquido	8 65%	80%	76%	73%	69%
Fator de ajuste do preço em função da comparticipação		-3 692 150 14 424 184	-4 305 212 13 811 121	-4 918 275 13 198 059	-5 538 225 12 578 109
Variação dos encargos para a CML		2,24	2,14	2,05	1,95

Na Figura 2 apresenta-se a equação que se propõe considerar no caso de vir a existir a comparticipação à aquisição dos veículos elétricos da rede MOBILIS.

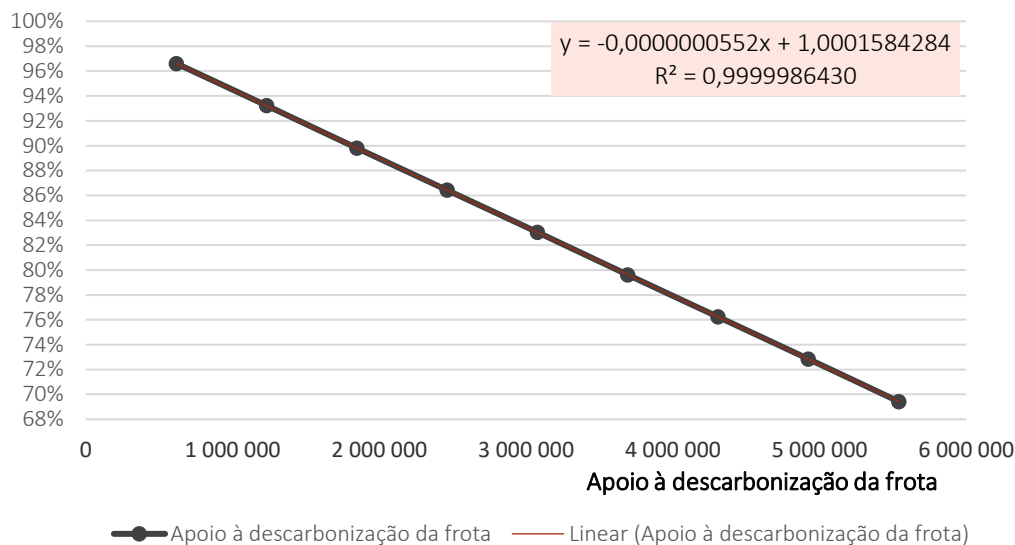


Figura 2 | Equação do fator de ajuste do preço a considerar, função do valor da comparticipação à aquisição de veículos elétricos

9. COMPARADOR DO SETOR PÚBLICO

O comparador público é um instrumento que permite aferir a qualidade das propostas apresentadas por empreendedores privados, as quais devem ser exequíveis do ponto de vista técnico, jurídico e económico-financeiro.

Em rigor, um comparador público exige o conhecimento do custeio das diferentes atividades e de qual o seu contributo em valor acrescentado para o produto final, nas suas diferentes configurações de eficiência.

No presente capítulo avalia-se em que medida a gestão direta do serviço de TPR pela entidade pública conduziria a melhores resultados do que aqueles que são obtidos por via da operação numa lógica de modelo privado. Para desenvolver esta análise tomou-se como ponto de partida o modelo desenvolvido para a operação privada, mas procedeu-se às alterações necessárias para adaptar o modelo às regras do setor público.

Neste contexto, as principais alterações introduzidas no modelo foram as seguintes:

- **Eliminação dos custos associados à necessidade de caução**, uma vez que o setor público não precisa de estar suportado por este mecanismo de seguro. Esta alteração vai no sentido da redução dos custos globais;
- Consideração de que o horário semanal da função pública é de 35 horas e, portanto, é necessário prever um **reforço dos recursos humanos** para assegurar o serviço de transportes. Este acréscimo foi aplicado transversalmente a todas as funções;
- **Eliminação dos descontos de preço associado aos combustíveis fósseis** porque se assume que a entidade pública tem mais dificuldade em negociar estes descontos.

A introdução destes ajustes no modelo financeiro conduz a resultados bastantes próximos do ponto de vista financeiro, permitindo considerar que a operação em regime de operador interno deva ser avaliada de modo mais aprofundado num próximo concurso.

Tendo em consideração estes resultados, face à urgência de garantir que a rede MOBILIS seja contratualizada e na ausência de uma estrutura técnica e operacional disponível nos quadros da CML fica demonstrada a validade da opção pelo concurso por prestação de serviços.

Tabela 48 | Principais indicadores obtidos por prestação de serviços e por operador interno

	Prestação de serviços	Operador interno
Preço da Prestação de serviços (€) - 8 anos	18 116 334	18 116 334
Preço (€/VKM) - média dos 8 anos	2,81	2,81
Valor Actual Líquido (VAL)	546 988	421 872
Taxa Interna de Rentabilidade (TIR)	7,07%	7,27%
Pay Back period	7	7
Lucro líquido	8,6%	9,1%

10.PRINCIPAIS CONCLUSÕES

O presente documento apresenta a fundamentação do preço base a considerar no concurso para a contratualização da rede MOBILIS para o período entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2032 (**período de 8 anos**), o qual será lançado considerando a modalidade contratual da **prestação de serviços**.

Antes da pandemia, a CML poderia ter lançado o concurso para a rede MOBILIS, mas quando esta se desenvolveu com os impactes conhecidos foi opção da autarquia suspender este processo e, desde então, esta tem vindo a refletir sobre as características que a oferta deve assegurar.

O EVEF foi, pois, desenvolvido de modo a acomodar as novas premissas de oferta que no essencial passaram por considerar:

- o **reforço da oferta que é proporcionada à população**, com a consideração de novos horários nas linhas 1, 2 e 9, com reforço dos meios necessários à operação (veículos e motoristas);
- a **criação de uma nova linha 10**, com início de operação em setembro de 2025, a qual tem como objetivo promover o serviço à nova Central Coordenadora de Transportes de Leiria;
- a **eletrificação de uma parte significativa da frota de veículos** que irá assegurar a operação da rede MOBILIS (7 veículos elétricos no início da operação e, a partir de setembro de 2025, a consideração de 13 viaturas elétricas).

Este estudo foi desenvolvido assumindo premissas conservadoras que procuram acautelar a robustez do modelo às inevitáveis variações de preços e de custos, sendo por isso adotadas as estimativas mais elevadas da taxa de inflação ou os custos com combustível que enquadram a situação recente mais desfavorável.

Por outro lado, importa assinalar como aspeto positivo, o crescimento continuado das receitas tarifárias da rede MOBILIS, com a quase total recuperação em 2022 das receitas verificadas em 2019, estimando-se para 2023, que estas sejam ultrapassadas. Por essa razão, e porque a rede que irá a concurso assegura mais 12% dos VKM comerciais realizados atualmente (passando de 721 mil VKM para 808 mil VKM em 2026 e anos seguintes), assume-se ser possível aumentar a procura desta rede, especialmente nos primeiros anos de entrada em funcionamento.

Existe a expectativa de ser possível obter apoio financeiro à aquisição dos veículos elétricos, o qual naturalmente, deverá ser refletido na redução do preço suportado pela CML; para tal, procedeu-se à análise de sensibilidade dos impactes associados a diferentes níveis de financiamento e, com essa informação construiu-se uma curva de “desconto” do preço base, em função do nível de financiamento que venha a ser obtido pelo operador que ganhar este concurso.

Finalmente, importa referir que a análise de sensibilidade relativamente à variação de $\pm 10\%$ em rubricas que podem impactar no equilíbrio do modelo permitem verificar que este é robusto relativamente a variações nos custos com pessoal, com energia ou associados ao investimento no material circulante. No caso do material circulante se a variação dos custos for igual ou superior a 10%, será de ponderar o reequilíbrio financeiro, de modo a manter a viabilidade económica da operação para o operador de transporte que ganhar o concurso. Os custos líquidos para a CML (isto é, os custos da prestação de serviços – receitas tarifárias) dependerão em boa medida da evolução das receitas tarifárias, mas uma vez que se consideraram taxas de crescimento das receitas inferiores aquelas que têm sido verificadas nos anos recentes, entende-se mais uma vez estar a apresentar uma visão conservadora relativamente aos encargos líquidos finais que viram a ser suportados pela autarquia.

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.pt.

* Este texto foi escrito ao abrigo do novo Acordo Ortográfico *





INFORMAÇÃO

FUNDAMENTAÇÃO SUBJACENTE AO PROCEDIMENTO PARA A AQUISIÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE LEIRIA (MOBILIS).

1. Fundamentação da operação proposta

1.1. Informação de contexto

Através da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o legislador português procedeu à aprovação do regime jurídico do serviço jurídico de transporte de passageiros (doravante, RJSPTP), em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007. Este novo regime introduziu um novo paradigma de exploração do serviço público de transporte de passageiros, determinando novas regras especiais, entre outros, para a contratação pública desses serviços, a fixação de obrigações de serviço público e a atribuição de compensação por obrigações de serviço público.

Com a entrada em vigor do RJSPTP, encontra-se implementada também uma nova arquitetura ao nível de organização das competências das entidades públicas em matéria de transporte público de passageiros, estando atualmente previsto no artigo 6.º que os municípios são as “autoridades de transportes” competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, enquanto as comunidades intermunicipais as “autoridades de transportes” quanto aos serviços públicos de passageiros intermunicipais e inter-regionais (artigos 7.º e 9.º). As competências de “autoridades de transportes” estão definidas no artigo 4.º do RJSPTP, com previsão da possibilidade de delegação e partilha de competências no artigo 10.º.

O Município de Leiria, ao abrigo de um contrato interadministrativo celebrado em 03/08/2017, delegou na Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria as competências referentes ao designado período transitório (1.ª fase de implementação do RJSPTP) com vista à manutenção do regime de exploração do serviço público de transporte de passageiros a título provisório, conforme definido na cláusula 2ª do referido contrato, e nos artigos 10.º, 11.º e 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

Foi entendimento dos municípios e da referida Comunidade Intermunicipal que, através da celebração de um contrato administrativo, na área do serviço público de transporte de passageiros, se promoverá uma maior eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, bem como a universalidade do acesso e a qualidade dos serviços, a coesão económica, social e territorial, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e a articulação intermodal.

O mesmo - por indefinição existente, à data, sobre os modelos de financiamento do sistema de transportes - não contemplou a transferência das competências necessárias para a implementação da 2ª fase do RJSPTP, nomeadamente planeamento do sistema de transportes a contratualizar, política tarifária e de financiamento, programas de concurso e cadernos de encargos, lançamento dos procedimentos concursais, e a contratualização da exploração do serviço público de transportes de passageiros.

Em face da evolução dos trabalhos preparatórios do procedimento concursal a lançar pela Comunidade Intermunicipal, o Município excluiu da transferência das competências necessárias para a implementação da 2.ª fase do RJSPTP a delegação de competências na CIM RL relativamente ao serviço urbano mobilis, que serve a cidade de Leiria e zona envolvente (de acordo com o n.º 3 da Cláusula 1.ª da Adenda n.º 1/2019 ao Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências no âmbito do Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros, a celebrar entre o Município de Leiria e a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria – CIMRL), tendo assumido as suas competências enquanto Autoridade de Transportes relativamente à rede mobilis.

Tendo ainda em consideração que a rede urbana mobilis que serve a cidade de Leiria e zona envolvente esteve desde sempre no domínio de competência do município de Leiria e que esta responde sobretudo às necessidades da população residente na cidade de Leiria, foi entendimento da autarquia manter o controle desta operação.

Nesse contexto, desenvolveu as atividades necessárias para o lançamento do procedimento concursal necessário à formalização do concurso nos termos do definido no Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, tendo obtido o parecer favorável da Autoridade de Mobilidade e Transportes (AMT), a 29 de outubro de 2020.

À data em que o Parecer 84/AMT/2020 foi emitido, estava-se em plena pandemia e o período que se seguiu foi de degradação em termos da situação sanitária e do Mundo, sendo certo que, como o Município já tinha clarificado junto da AMT, o modelo económico-financeiro subjacente ao caderno de encargos – elaborado ainda em 2019 - não teve em conta contextos de pandemia.

Após o referido parecer e em face da evolução da situação, o Município constatou a necessidade imperiosa de reavaliação dos pressupostos do modelo, tendo concluído pela necessidade da revisão, à luz do contexto económico superveniente e do impacto que a pandemia e os seus efeitos estavam a ter nos serviços de transporte, bem como a que havia alguns concursos públicos, lançados por outras autoridades de transportes, que tinham ficado desertos, o



que alertava ainda mais para a conveniência de uma revisão dos modelos económicos elaborados em cenário pré-pandemia.

Pese embora o Município de Leiria estivesse totalmente comprometido com a conclusão do procedimento concursal o mais brevemente possível, a pandemia provocada pela doença COVID-19 condicionou forte e inequivocamente o processo, conduzindo a um inevitável atraso, atendendo à necessidade de nova avaliação económico-financeira, num contexto em que o acesso a dados nem sempre foi fácil e a elaboração de projeções muito arriscada.

As novas peças do procedimento concursal para contratação do serviço público de transportes foram submetidas a parecer prévio da AMT, em 25.08.2021, tendo o Parecer desfavorável sido emitido em maio de 2022 (Parecer n.º 45/AMT/2022, de 5 de maio), pelo que se iniciou novo processo de elaboração de procedimento para contratação do serviço Mobilis.

Nesse novo enquadramento, a autarquia considerou adequado refletir sobre a oferta proporcionada pela rede mobilis e preconizar alterações de melhoria nas características da oferta, nomeadamente, no que respeita ao reforço da oferta que importa considerar e às características da frota, as quais foram declinadas nas peças do procedimento concursal, mas também nos diversos documentos preparatórios, elencando-se neste documento as opções assumidas e as respetivas justificações.

1.2. Caracterização atual do serviço e objetivos a alcançar

O lançamento do procedimento concursal para a seleção de operador para o serviço público de transporte de passageiros tem como principal objetivo o cumprimento legal do Regulamento (CE) 1370/2007 e da Lei nº 52/2015, ou seja, a contratualização do Serviço Público de Transporte de Passageiros na rede urbano da cidade de Leiria, num quadro de comportabilidade orçamental e de concretização dos objetivos de política de mobilidade estabelecidos.

Atualmente, a rede Mobilis conta com 9 linhas operadas pela Rodoviária do Lis, das quais a 1, 2 e 9 funcionam como circuito urbano, sendo que as restantes servem zonas mais afastadas do núcleo urbano de Leiria, sempre com um ponto de amarração comum, que é o Largo José Lúcio, na zona central da cidade, junto ao atual terminal rodoviário. Anualmente, são realizados cerca de 721 mil VKM¹ dos quais cerca de metade são assegurados pelas linhas 1 e 2.

Com a rede de transporte público rodoviários que irá a concurso, o Município de Leiria procura alcançar os seguintes objetivos estratégicos:

- Promover a melhoria da eficiência e da eficácia do transporte de pessoas e bens;
- Promover a transferência de viagens para modos de transporte mais limpos e eficientes;
- Garantir um sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo;
- Reduzir o impacto negativo do sistema de transportes sobre a saúde e a segurança dos cidadãos, em particular dos mais vulneráveis;
- Reduzir a poluição atmosférica, o ruído, as emissões de gases com efeito de estufa e o consumo de energia, contribuindo para a descarbonização dos transportes.

O serviço que se pretende contratualizar é o de uma prestação de serviços que estará em vigor durante um prazo de 8 anos. Este novo modelo foi desenvolvido de modo a acomodar as novas premissas de oferta, que no essencial passam por apostar em:

- Reforço da oferta que é proporcionada à população, sendo considerados novos horários nas linhas 1, 2 e 9, o que implica o reforço dos meios necessários à operação (veículos e motoristas);
- Criação de uma nova linha 10, com início de operação em setembro de 2025, a qual tem como objetivo promover o serviço à nova Central de Mobilidade de Leiria;
- Melhoria dos critérios de qualidade relativamente ao material circulante anteriormente estabelecidos:
 - Operação realizada com veículos que devem estar adaptados à procura de cada uma das linhas;
 - Idade média da frota não superior a 120 meses (10 anos) ao longo de toda a prestação de serviços;
 - Não ter veículos com idade superior a 170 meses (14 anos).
- Descarbonização de uma parte significativa da frota de veículos que irá assegurar a operação da rede mobilis, sendo assumido que a operação se inicia com 7 veículos elétricos, cumprindo os limites estabelecidos pelo Decreto-Lei 86/2021, e, a partir de setembro de 2025, ultrapassando claramente esse limiar de oferta, esta passará a ser realizada por 13 viaturas elétricas e 6 autocarros a diesel.

¹ Produção estimada considerando como referência o ano de 2022.



A rede agora a contratualizar é constituída por 10 linhas que, no quadro deste procedimento, corresponderão a uma produção quilométrica de cerca de 808 mil VKM, o que se traduz num aumento da oferta de cerca de 12% face à situação atual, constituindo, pois, uma melhoria do serviço proporcionado.

No quadro de aposta numa estratégia de descarbonização da operação assegurada pela rede mobilis, o respetivo procedimento concursal é também bastante ambicioso relativamente à composição da frota, sendo exigida uma frota no mínimo composta por 13 veículos elétricos e os restantes veículos com a classe de emissões Euro V - que é ambientalmente melhor do que a operada atualmente (que opera ainda com veículos Euro II e IV).

2. Modelo contratual proposto

2.1. Modalidade contratual escolhida e sua justificação

Nos termos do artigo 7.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, os municípios são autoridades de transportes para o serviço público municipal.

O RJSPTP, no seu artigo 20º, estabelece que a contratação de serviço público de transporte de passageiros pode assumir a natureza de contrato de concessão ou contrato de prestação de serviços, definindo:

- Contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros como *"aquele em que o operador de serviço público se obriga a explorar o serviço público de transporte de passageiros, em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, em nome próprio e sob sua responsabilidade, sendo remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros"*; e
- Contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros, como *"aquele em que o operador de serviço público se obriga a prestar o serviço público de transporte de passageiros em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, mediante o pagamento de uma determinada remuneração por parte da mesma"*.

É de referir que o mesmo diploma legal admite a celebração de contratos mistos, isto é, que reúnam características de ambos os contratos supramencionados.

O Município de Leiria analisou as modalidades de contrato de serviço público previstas no RJSPTP e concluiu que o modelo que atualmente melhor se ajusta à realidade é o da prestação de serviço público, porque:

- i. Ao reduzir o risco financeiro associado às variações de procura, a prestação de serviços potencia uma maior atratividade do serviço para possíveis operadores, tendo-se considerado que no quadro de requisitos de exigência de qualidade da frota impostos no âmbito deste procedimento concursal seria mais adequada esta modalidade contratual.
- ii. Oferece uma maior liberdade na tomada de decisão da autarquia relativamente às características da oferta, particularmente as relacionadas com a política tarifária, sendo entendido como ponto crucial da mobilidade em Leiria que a política tarifária seja sempre definida pela autoridade de transportes
- iii. Flexibiliza o processo de alteração da rede (percursos, horários e frequências), assegurando uma maior facilidade de adaptação da oferta face à evolução da cidade e das necessidades de mobilidade que se venham a constatar.
- iv. Atualmente o Município já possui maior conhecimento e o controle da operação que lhe permite assegurar o controle e fiscalização da operação num regime de prestação de serviços.

No presente momento, a opção pela celebração de contrato de prestação de serviços com um operador de serviço público selecionado através de um procedimento concorrencial permite promover a sustentabilidade do sistema do serviço público de transporte de passageiros, garantindo a partilha equilibrada de riscos, custos e responsabilidades entre o Município e o operador, compatibilizando interesses públicos e privados subjacentes à exploração do serviço público em causa com recurso à colaboração de entidades privadas.

Através da Prestação de Serviços, o Cocontratante privado obriga-se a prestar, em nome próprio e sob sua responsabilidade, um serviço público – neste caso o transporte de passageiros – durante um determinado período, sendo remunerado pela produção quilométrica realizada, o que, no caso presente, se afigura como o modelo contratual que melhor permitirá prosseguir os interesses públicos a cargo do Município.

Com a Prestação de Serviços, o risco da procura (que se têm mantido tão volátil) fica do lado do Município, assumindo-se que o risco do Cocontratante privado está associado à operação do serviço, nomeadamente à garantia de que dispõe dos recursos materiais e humanos necessários para garantir o serviço nas condições definidas no processo de contratualização, garantindo simultaneamente a boa realização da oferta de transportes e a cobrança (e transferência) das receitas tarifárias para o Município.

Através do recurso ao Contrato de Prestação de Serviço, ficará salvaguardado:



- i. O modelo de remuneração do operador de serviço público, as quais são calculadas em função da produção quilométrica que efetivamente vier a ser realizada;
- ii. O regime de partilha de risco e de responsabilidades, entre autoridade de transportes e operador, inerente ao contrato, designadamente perante os passageiros e terceiras entidades;
- iii. A titularidade e o modo de repartição das receitas geradas pela exploração do serviço;
- iv. O regime de incentivos e penalidades, se aplicável;
- v. A cobertura espacial e temporal da procura e da oferta, os títulos de transporte a disponibilizar, o respetivo tarifário e o sistema de bilhética e as formas de articulação intermodal;
- vi. O prazo de vigência do contrato;
- vii. Os direitos exclusivos atribuídos e ou as obrigações de serviço público;
- viii. As modalidades de repartição dos custos ligados à prestação dos serviços, nomeadamente, os custos de pessoal, de energia, de gestão, de manutenção e de operação de veículos;
- ix. Os parâmetros de qualidade do serviço, contemplando os critérios de qualidade mais relevantes para os passageiros, como sejam a pontualidade, a informação prestada, a taxa de ocupação, o serviço de apoio ao cliente, a limpeza e a conservação dos veículos;
- x. Os parâmetros de qualidade ambiental e energética, segurança, acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida e conforto associados aos veículos;
- xi. O sistema de indicadores de execução e fiscalização do contrato, sua especificação, requisitos de transferência de dados, titularidade do sistema e processo de auditoria, obrigações de reporte, bem como a forma e a periodicidade da sua comunicação;
- xii. Regras relativas à modificação e ao incumprimento do contrato pelas partes, bem como à sua resolução;
- xiii. Indicação dos casos em que é possível a alteração, a suspensão ou a resolução do contrato por razões de interesse público;
- xiv. A propriedade do material circulante e dos restantes meios afetos à exploração e o respetivo planeamento e gestão;
- xv. O regime associado ao estabelecimento da prestação de serviços;
- xvi. A caução aplicável, nos termos previstos no Código dos Contratos Públicos.

Através do Contrato de Prestação de Serviços, será possível ao Município proceder ao acompanhamento do Contrato, diretamente ou por delegação de competências, e monitorizar o respetivo cumprimento, designadamente com base na informação contida no sistema de informação de âmbito nacional, bem como no conjunto de indicadores estabelecido no Contrato.

2.2. Duração do contrato

A duração prevista para o contrato a celebrar é de 8 anos. Com efeito, nos termos do artigo 48.º e artigo 440.º, aplicável por força do artigo 451.º todos do CCP, a fundamentação da celebração de um contrato com duração de 8 anos radica nos seguintes pressupostos:

- a) O avultado volume do investimento inicial, a ter que ser realizado pelo adjudicatário para o cumprimento das condições do caderno de encargos e a prestação do serviço de forma adequada, especialmente no que se refere à frota: pretende-se a descarbonização de uma parte significativa da frota de veículos que irá assegurar a operação da rede Mobilis, sendo assumido que a operação se inicia com 7 veículos elétricos e, a partir de setembro de 2025, esta passará a ser realizada por 13 viaturas elétricas e 6 autocarros a diesel;
- b) A convicção de que com esta duração poderão surgir propostas economicamente mais vantajosas para o interesse municipal porque o futuro adjudicatário/prestador dos serviços tem reunidas condições para uma melhor racionalidade da exploração, conseqüentemente, os valores a pagar pelo Município de Leiria poderão ser menores ao que viriam a ser caso o prazo previsto para a vigência do contrato fosse inferior;
- c) A necessidade de salvaguarda do interesse público e da estabilidade da execução das prestações, tendo em conta que estamos perante um serviço público de caráter estrutural essencial à mobilidade urbana, à proteção do ambiente e ao bem-estar geral das populações.

Assumiu-se, durante a elaboração das peças do procedimento e do Estudo de Viabilidade Económico-Financeira, ainda em 2023, que o contrato terá início a 1 de janeiro de 2025 e termina a 31 de dezembro de 2032



2.3. Período de Transição

A legislação aplicável não estabelece qual o momento a partir do qual o prazo de vigência do Contrato da Prestação de Serviços se inicia/conta, embora, por princípio, esse prazo se inicie a partir da celebração do Contrato, salvo se do clausulado contratual resultar algo distinto.

De acordo com as melhores práticas, não se integra no prazo da Prestação de Serviços o período necessário à montagem do estabelecimento da operação, pelo que, nessa medida, o prazo da Prestação de Serviços se deve limitar ao tempo útil de exploração do serviço.

A consideração do 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 disrupções.

Admite-se um período de transição de 6 meses entre a entrada em vigor do contrato e o início da operação. Este prazo foi considerado razoável dada a natureza do contrato. Neste período, o operador que vencer o concurso deverá desenvolver os esforços, no sentido de proceder à instalação dos meios materiais e humanos necessários à operação contratualizada, nomeadamente:

- Assegurar a disponibilidade dos veículos necessários à operação, o que pode passar pela utilização de veículos próprios, aquisição ou aluguer de veículos a outros operadores ou pela consideração de soluções de leasing ou renting dos veículos;
- Assegurar a contratação dos recursos humanos necessários à operação, sendo que a questão da contratação dos motoristas ganha especial relevância, uma vez que estes têm de estar capacitados para a condução de veículo de transporte de passageiros;
- Instalar os pontos e rede de vendas;
- Obter licenças e autorizações necessárias à operação;
- Assegurar a aquisição e instalação dos Sistemas de Apoio à Exploração e do Sistema de Bilhética previstos no contrato;
- Desenvolver as plataformas de disponibilização da informação ao público e o plano de comunicação.

3. Obrigações Contratuais e Modelo de Remuneração

3.1. Obrigações Contratuais da Prestação de Serviços

As Obrigações Contratuais da Prestação de Serviços associadas ao Serviço Público de Transporte estão previstas nos artigos 21.º, 22.º, 26.º, e outros, do RJSPTP.

As obrigações a que o operador de transporte estará obrigado abrangem os seguintes aspetos:

- Rede, o que inclui a realização do conjunto de linhas definidos com os percursos e horários determinados no presente concurso e considerando o sistema tarifário também enunciado;
- Pessoal;
- Critérios de qualidade relativamente ao Material circulante;
- Sistema de Apoio à Exploração e Sistema de Bilhética;
- Subcontratação;
- Avaliação de desempenho;
- Reporte de informação e fiscalização;
- Processo de transição.

3.1.1. Rede

O concorrente que ganhar esta Prestação de Serviços é obrigado a cumprir a oferta estabelecida nos Anexos ao Concurso onde se apresenta a descrição de rede que vai a concurso, assegurando a continuidade e a regularidade da prestação do serviço público de transporte de passageiros na área concessionada nos termos previstos no Contrato de Prestação de Serviços, nomeadamente no que respeita às condições de operabilidade, disponibilidade, permanência, qualidade, comodidade, acessibilidade, rapidez e segurança.

Simultaneamente, o operador é obrigado a praticar os tarifários definidos no presente concurso, com as atualizações tarifárias correspondentes e com a aprovação destas pelo Município.



3.1.2. 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.

A 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:

- a) *“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”;*
- b) *“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 [...]”;*
- c) *“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*
- d) *“Combinar as opções b) e c)”.*

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 a), 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.

São estabelecidas obrigações ao nível do pessoal em serviço nas linhas do serviço público, o qual se deverá apresentar devidamente identificado com indumentária própria e distintiva, usando da maior correção e urbanidade para com o público e para com o pessoal que tiver a seu cargo a fiscalização do serviço.

A definição da remuneração dos motoristas e restante pessoal teve em consideração a informação constante no Boletim do Trabalho e Emprego 43/2022 (msses.gov.pt), as quais foram projetadas para os anos seguintes considerando a evolução da taxa de inflação.

3.1.3. Material circulante

O Operador cuja proposta seja adjudicada é responsável pelo correto dimensionamento da frota e respetiva composição, de modo a assegurar a satisfação da procura a cada momento verificada e o cumprimento do serviço público objeto do Contrato e do desempenho do Operador previsto no Caderno de Encargos, sem prejuízo das disposições obrigatórias a esse respeito previstas no caderno de encargos.

O Decreto-lei n.º 86/2021, de 19 de outubro, estabelece o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes a favor da mobilidade com nível baixo de emissões, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) n.º 2019/1161, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019 (de ora em diante apenas designada por “Diretiva”), sendo aplicável, nos termos do seu artigo 3.º, n.º 1, entre outros, aos contratos de aquisição de serviços e de concessão de serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário celebrados por entidades adjudicantes aos quais sejam afetos autocarros (categoria M3) que não correspondam às tipologias indicadas no artigo 3.º, n.º 2, do referido diploma.

Em cumprimento do disposto nesse decreto-lei assume-se que a operação se inicia com 7 veículos elétricos, cumprindo os limites estabelecidos pelo Decreto-Lei 86/2021, e, a partir de setembro de 2025, ultrapassando claramente esse limiar de oferta, esta passará a ser realizada por 13 viaturas elétricas e 6 autocarros a diesel.

Para além dessas exigências, ao longo de todo o período em que a prestação de serviços estiver em vigor, a frota deve respeitar os seguintes critérios:

- Ter uma idade média não superior à soma da idade média da Frota afeta ao serviço público de transporte de passageiros às 00:00 horas do primeiro dia do Período de Funcionamento Normal, a qual não pode ultrapassar 120 (cento e vinte) meses, e do número de meses, entretanto decorridos;
- Idade máxima dos veículos não pode ser superior a 170 (cento e setenta) meses.



Em cada ano, o Operador tem de apresentar a lista com a descrição dos veículos que operar, disponibilizando à Autoridade de Transportes o conjunto de informação estabelecido no Anexo com as Obrigações de Informação.

3.1.4. SAE e Sistema de bilhética

No âmbito deste concurso está a considerar-se um forte investimento na introdução de um novo sistema de bilhética que facilite o processo de controle e validação dos títulos de transporte e, simultaneamente, garanta que é conhecida com rigor a informação sobre a procura de cada uma das carreiras, tendo em consideração o horário, sentido (ida ou volta), dia do mês e paragem de entrada respetiva. Esta informação permitirá avaliar em que medida a oferta é ajustada à procura existente e identificar eventuais melhorias de organização da oferta.

Complementarmente, está a ser considerada a instalação de um Sistema de Apoio à Exploração, o qual contempla a instalação de equipamento a bordo dos veículos que permita, quer ao operador, quer à Câmara Municipal de Leiria, monitorizar a forma como está a ocorrer a operação.

Neste novo concurso, é necessário que os Sistemas de bilhética que venham a ser implementados pelo operador sejam compatíveis com os requisitos necessários para que o sistema integre o projeto 1Bilhete.pt, sendo necessário que sejam cumpridos os requisitos ao nível da bilhética clássica, mas também da bilhética móvel e da bilhética aberta especificados no Anexo VI relativo a estes sistemas e que cumprem o disposto pelo Instituto de Mobilidade e Transportes para ser possível a integração com este projeto.

Os dois sistemas (SAE e Sistema de Bilhética) devem permitir o acesso à informação de gestão da operação e, simultaneamente, gerar a informação necessária para calcular os indicadores de desempenho considerados no Anexo V. Este acesso à informação será desejavelmente em tempo real, admitindo-se, todavia, a possibilidade desta informação ser transmitida com um desfasamento de até 12 horas.

3.1.5. Subcontratação

O Caderno de Encargos, na sua Cláusula 55.^a, estabelece as regras referentes à subcontratação de qualquer serviço integrante do objeto do Contrato.

Fica determinado que o adjudicatário só poderá subcontratar a realização de qualquer serviço integrante do objeto do Contrato, ou ceder a terceiros quaisquer direitos e obrigações dele decorrentes, mediante prévia autorização expressa do município.

Acresce que a subcontratação da Operação tem como limite máximo global 30% dos serviços de transporte público objeto do Contrato.

Importa referir que o município reserva-se o direito de revogar ou anular a autorização emitida, podendo ordenar a substituição de qualquer pessoa ou entidade subcontratada, bem como de pessoas afetas por aquele à execução de tarefas, ainda que por si previamente aceites, nomeadamente, no caso de deteção de incompetência ou negligência no exercício das atividades subcontratadas ou de verificação, ainda que superveniente, de algum dos casos previstos no artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos.

3.1.6. Avaliação do desempenho

Por forma a garantir a boa execução do contrato, são considerados indicadores de avaliação de desempenho sobre os quais a concessionária terá de prestar informação em relatórios com regularidade.

O Caderno de Encargos, na sua Cláusula 45.^a, estabelece a metodologia de avaliação do desempenho do Adjudicatário e de qualidade do Serviço.

Os indicadores foram estabelecidos na perspetiva do Passageiro e do interesse público, bem como procedimentos de cálculo para a sua aferição periódica.

Foram, igualmente, elaborados tendo em vista a recolha de informação que permita aos serviços municipais ter instrumentos de acompanhar a evolução do Contrato e tomar eventuais medidas de alteração de tendências indesejadas.

3.1.7. Reporte de Informação e fiscalização

A prestação de informação visa dar resposta ao estabelecido no n.º 1 do art.º 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro (Reg. 1370/2007), constituindo-se como o relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público de transporte rodoviário de passageiros da competência da Autoridade de Transporte do Município de Leiria.



Constitui-se, ainda, como o relatório de desempenho relativo ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros a remeter à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), conforme obrigação imposta pelo art.º 18.º do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 25 de fevereiro.

Os elementos a recolher e a disponibilizar encontram-se estruturados em função das linhas orientadoras da AMT no que se refere à informação mínima a constar nos relatórios nos termos dos diplomas acima mencionados, e no âmbito da monitorização da implementação do Regime Jurídico do Serviço de Transporte de Passageiros (RJSPTP) - Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, nos termos previstos na Cláusula 36.ª (Deveres de informação e comunicação) do Caderno de Encargos.

Considera-se especialmente justificada a recolha de um conjunto de informação a cargo do prestador de serviços, a qual se encontra descrita ao longo do Caderno de Encargos e dos respetivos anexos (designadamente do Anexo relativo às Obrigações de Informação).

Esta informação deve ser disponibilizada em relatórios de periodicidade mensal e anual. Esta estrutura de reporte apetrechará o Município enquanto AT com a toda a informação necessária à tomada de decisão, quer na gestão do contrato alvo desta prestação de serviços, quer na preparação dos futuros contratos que poderão ser desenvolvidos, com um conhecimento muito mais aprofundado do sistema de transporte urbano em causa.

3.1.8. Processo de transição no termo da Prestação de serviços

Fica estabelecida a obrigação do Operador de cooperar e a estabelecer, com o Município e com a(s) entidade(s) que eventualmente lhe(s) venha(m) a suceder, todos os mecanismos necessários para assegurar a transição das atividades contratadas para a(s) entidade(s) que lhe(s) sucederá(ão), sem quebra de continuidade e com manutenção dos níveis de qualidade das atividades contratadas, iniciando a implementação dessas medidas de transição com a antecedência definida pelo Município até à sua conclusão na efetivada data da extinção do Contrato.

3.1.9. Modelo de remuneração da Prestação de Serviços

No Estudo de Viabilidade Económico-Financeira, desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A., foi avaliado qual o modelo de remuneração da prestação de serviços, tendo em consideração as seguintes premissas do concurso:

- a realização de cerca de 849,1 mil VKM em 2025, os quais são de 872,6 mil VKM por ano nos restantes anos de operação (estes quantitativos incluem os 8% de VKM em vazio);
- O prazo da prestação de serviços é de 8 anos e tem data prevista de início a 1 de janeiro de 2025;
- Considera-se os seguintes critérios de qualidade relativamente ao material circulante:
 - Operação realizada com veículos que respeitem os seguintes requisitos;
 - Idade média da frota não superior a 120 meses (10 anos) ao longo de toda a prestação de serviços;
 - Não ter veículos com idade superior a 170 meses (14 anos).☒
- um maior controle por parte da Câmara Municipal de Leiria relativamente às características do serviço prestado e, por isso, se considera o investimento nos Sistemas de Apoio à Exploração e de Bihética Integrada sem Contato.

As receitas geradas pelo serviço de transporte são da Autoridade de Transportes, assumindo-se que o operador que vier a ganhar esta operação é remunerado em função da produção quilométrica que for realizada.

De modo a potenciar uma maior racionalidade económica dos meios colocados à disposição desta prestação de serviços, o operador pode realizar serviços ocasionais de transporte ou outros (e.g., serviços de turismo, transporte de alunos em circuitos especiais, etc.) e vender a publicidade nos autocarros (exterior e interior), de modo a complementar as receitas da operação, desde que estas não conflituem com o plano de operação e mediante autorização do Município.

O operador de transporte que ganhar esta operação será remunerado considerando o preço por quilómetro proposto pelo operador adjudicatário, aplicado à produção quilométrica efetivamente realizada. A atualização anual da remuneração será realizada, de acordo com a taxa de evolução do índice de preços no consumidor publicado para o ano anterior, excluindo habitação.

São previstos pagamentos mensais e acertos trimestrais.

4. Matriz de Riscos



Nem o Regulamento n.º 1370/2007, nem o RJSPTP estabelecem algum modelo obrigatório ou referencial para a partilha de risco e de responsabilidade entre a autoridade de transportes e o operador.

Existe, por isso, uma margem de livre determinação por parte da autoridade de transporte do regime de partilha de risco e de responsabilidades. Contudo, não há dúvida sobre que o regime a consagrar deve ser coerente com a natureza do contrato a adjudicar.

Tendo em conta que em causa está um contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros, não é concebível, na contraposição deste tipo contratual com a concessão de serviço público de transportes, que o operador a selecionar assumira os riscos que assumiria caso fosse um concessionário de serviço público (o contrato de concessão de serviço público supõe, nos termos do n.º 1 do artigo 413.º do CCP, a transferência de, pelo menos, uma parte significativa de riscos inerentes à exploração das atividades para o concessionário – que podem ser riscos de custos, de receitas e/ou de investimento).

Tratando-se, portanto, de um contrato de aquisição de serviços – em que o operador não vai assumir a exploração do serviço de transporte, mas tão-só prestar o serviço de transporte mediante remuneração – há desde logo um risco que não deve passar para o operador, que é o risco da procura. Em todo o caso, o operador assume riscos relevantes, desde logo os associados à oferta (o risco da variação de todos os custos necessários à execução das atividades concedidas, designadamente dos preços de combustíveis e dos custos associados à obtenção, à manutenção e à atualização de todas as licenças, títulos ou outros direitos necessários para o exercício das atividades da prestação de serviços nos termos definidos no Caderno de Encargos) e ao investimento (designadamente o risco das depreciações ou amortizações dos bens ou direitos da titularidade do operador).

Neste contexto, foi estudado o modelo de partilha de risco mais adequado a este contrato, que está inequivocamente refletido no caderno de encargos e descrito na matriz de riscos, que identifica os principais fatores de risco desta operação, relacionados com:

- Oferta (perspetiva dos passageiros);
- Produção de transportes (perspetiva do operador);
- Procura (perspetiva do operador);
- Modelo de investimento/financiamento;
- Riscos de âmbito jurídico.

No EVEF desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. avaliou-se para cada um dos riscos identificados a sua gravidade e probabilidade e correspondente nível de risco (definido como o produto da probabilidade e da gravidade) e identificadas as medidas preventivas que podem ser adotadas. Complementarmente, neste documento identificam-se as principais oportunidades de melhorias e as ações que devem implementadas para o tratamento do risco, com a respetiva identificação do responsável.

Na tabela seguinte identificam-se os principais riscos e a entidade que assumirá o risco correspondente.

Tabela | Principais riscos da prestação de serviços

Riscos	CM de Leiria	Operador de Transporte
OFERTA (perspetiva dos passageiros)		
Supressão de oferta por falta de RH (motoristas) suficientes para assegurar a oferta de TPR programada		✓
Não cumprimento dos horários de algumas carreiras		✓
Baixa procura em alguns dos horários considerados não justificando o serviço de TPR		✓
PRODUÇÃO DE TRANSPORTES (perspetiva do operador)		
Dificuldade de contratação dos motoristas devido à escassez de recursos humanos com habilitações próprias e disponíveis para trabalhar a tempo parcial		✓
Aumento significativo dos custos de combustível		✓



Riscos	CM de Leiria	Operador de Transporte
Períodos de greves no setor ou em setor correlacionados (e.g., transporte de combustíveis)		✓
Obtenção de autorizações e licenças (acesso à atividade, certificação do motorista, licença do veículo)		✓
OPERAÇÃO		
Funcionamento, conservação e segurança dos veículos e equipamentos associados		✓
Ajustamento pontual do número de quilómetros contratados		✓
Variação do número de quilómetros contratados	✓	✓
Responsabilidade civil por danos humanos, materiais e morais, perante passageiros e terceiros		✓
PROCURA		
Diminuição da procura	✓	
Aumento da procura superior ao esperado poderá obrigar a desdobramentos da oferta nos períodos de maior concentração da procura	✓	
Baixa procura em alguns dos horários considerados não justificando o serviço de TPR	✓	
Alterações disruptivas dos tarifários	✓	
MODELO DE INVESTIMENTO / FINANCIAMENTO		
Alterações significativas nas taxas de financiamento e/ou nas obrigações fiscais		✓
JURÍDICOS		
Alterações municipais de carácter específico e com influência sobre o Serviço Público	✓	✓
TECNOLÓGICOS		
Desatualização da tecnologia implementada		✓
ECONÓMICO-FINANCEIROS		
Obtenção de financiamento e cumprimentos das respetivas obrigações		✓
Aumento dos custos		✓
Inflação	✓	✓

5. Modelo Económico-Financeiro e apuramento do preço base

No Estudo de Viabilidade Económico-Financeira (anexo) desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. foi desenvolvido o modelo económico-financeiro que permitiu estimar os custos de operação global de transportes, as receitas geradas pelo sistema ao longo do período de contrato e os encargos associados aos investimentos que é necessário realizar no âmbito deste concurso.



Como resultado dos pressupostos considerados neste estudo, no 1.º ano da prestação de serviços estima-se ser ajustado que o Município de Leiria pague em 2,63 €/veic.km, valor este que permite cobrir os custos da operação e remunerar adequadamente o operador que vier a ganhar o concurso. Foi considerado que este valor será atualizado ao longo do tempo, tendo em consideração a evolução da taxa de inflação.

Tendo em consideração a produção quilométrica realizada (cerca de 786 mil VKM), os custos que terão de ser assumidos pela Câmara Municipal de Leiria no âmbito desta prestação de serviços no 1.º ano da prestação de serviços (assumido como 2025) são de 2 067 794,00 euros. Nos anos seguintes (2026 a 2032), a produção quilométrica aumenta para cerca de 808 mil VKM), o que se reflete no valor global a pagar pela autarquia.

No conjunto dos 8 anos de operação e admitindo taxas de inflação em linha com as adotadas no EVEF, o valor a pagar é de 18 116 334,00 euros.

Neste enquadramento, o Valor Atual Líquido da Operação é positivo: VAL de cerca de 547,0 mil euros, com uma TIR de 7,07% (num Período de Recuperação do Capital Investido de 7 anos), o que garante que este concurso será considerado interessante pelos operadores de transporte.

6. 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 adequada 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.

No n.º 5 do artigo 88.º do CCP estabelece que no caso de contratos de execução duradoura superior a cinco antes – como é o caso – o valor de referência para a aplicação das percentagens referidas nos n.ºs 1 e 2 limita-se ao primeiro terço da duração do contrato. Daí que, no artigo 17.º do Programa do Concurso se exija uma caução correspondente a 5 % (cinco por cento) do produto do preço unitário por veículo quilómetro (€/km) indicado na Proposta, pelo valor da produção quilométrica anual previsto, no Anexo I ao Caderno de Encargos, multiplicado por 2,66 (dois vírgula sessenta e seis).

7. Comparador do setor público

O comparador público é um instrumento que permite aferir a qualidade das propostas apresentadas por empreendedores privados, as quais devem ser exequíveis do ponto de vista técnico, jurídico e económico-financeiro.

No Estudo de Viabilidade Económico-Financeiro desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. foi avaliado em que medida a gestão direta do serviço de TPR pela entidade pública conduziria a melhores resultados do que aqueles que são obtidos por via da operação numa lógica de modelo privado. Para desenvolver esta análise, tomou-se como ponto de partida o modelo desenvolvido para a operação privada, mas procedeu-se às alterações necessárias para adaptar o modelo às regras do setor público.

Neste contexto, as principais alterações introduzidas no modelo foram as seguintes:

- Eliminação dos custos associados à necessidade de caução, uma vez que o setor público não precisa de estar suportado por este mecanismo de seguro;
- Consideração de que o horário semanal da função pública é de 35 horas e, portanto, é necessário prever um reforço dos recursos humanos para assegurar o serviço de transportes.

Considerando apenas estas alterações, os custos da operação seriam equivalentes aos calculados para a prestação de serviços, tornando equivalente a opção por uma contratação dos privados e a de montagem de uma operação pública, mas uma vez que a Câmara Municipal de Leiria não detém ainda as competências adequadas (nem existe tempo para tal), nesta fase é preferível proceder ao lançamento do concurso para a realização desta operação de transportes.

Como conclusão do suprarreferido Estudo, face à urgência de garantir que a rede MOBILIS seja contratualizada e na ausência de uma estrutura técnica e operacional disponível nos quadros da CML fica demonstrada a validade da opção pelo concurso por prestação de serviços.



8. Valor do contrato

De acordo com o Estudo de Viabilidade Económico-Financeira (EVEF) desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. estima-se que o preço da prestação de serviços nos 8 anos da operação será de 18.116.334,00 €, acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Preço da Prestação de serviços (€)	2 067 794	2 169 655	2 215 217	2 259 522	2 304 712	2 350 806	2 350 806	2 397 822	18 116 334
Produção quilométrica comercial ano (VKM)	786 233	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	807 996	6 442 204
Produção quilométrica total ano (VKM) (incluindo VKM em vazio)	849 132	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	872 635	6 957 580
Preço (€/VKM)	2,63	2,69	2,74	2,80	2,85	2,91	2,91	2,97	2,81
Receitas tarifárias a receber pela CML (€)	1 172 633	1 203 842	1 226 155	1 246 303	1 266 783	1 287 599	1 308 757	1 330 263	10 042 334
Receitas tarifárias a receber pela CML por VKM (€/VKM)	1,49	1,49	1,52	1,54	1,57	1,59	1,62	1,65	1,56

De referir que o estudo aponta para a expectativa do Município de Leiria recuperar parte desse valor, dado que receberá as receitas tarifárias e de publicidade que venham a existir. No âmbito deste EVEF estima-se que as receitas tarifárias possam ser de 10,0 milhões de euros, o que, a verificar-se, se traduz num custo líquido de cerca de 8,1 milhões de euros.

Tendo em consideração que se trata de um procedimento concursal no qual o preço será valorizado, é expectável que o preço final da prestação de serviços possa vir a ser mais reduzido do que o valor estimado.

9. Financiamento das obrigações assumidas e comportabilidade orçamental da despesa

Para efeitos de prévia cabimentação da despesa inerente ao contrato a celebrar, estima-se, como se referiu no ponto anterior, que o respetivo preço contratual não deverá exceder €18.116.334,00, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, compatibilização a satisfazer pela classificação orgânica e económica 02/020220, Plano 2006-A-278, Proposta de Cabimento n.º 2147/2024, autorizada em 24/04/2024.

Sendo a realização de despesas em mais de um ano económico e em ano económico que não seja o da sua realização, a abertura do procedimento foi sujeita à prévia autorização da Assembleia Municipal, nos termos do disposto nos n.º 1 e n.º 6 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, que regula a realização de despesas em mais de um ano económico ou em ano económico que não seja o da sua realização, aplicado por força da alínea f) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, conjugado com a alínea c) do artigo 6.º da Lei 8/2012, de 21 de fevereiro – Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA), em sua reunião ordinária de 22 de abril de 2024, com continuação no dia 23 de abril de 2024.

10. Análise Custo-Benefício

O n.º 3 do artigo 36.º do CCP impõe a realização de uma avaliação de custo/benefício, se o “valor do contrato” for igual ou superior a 5 milhões, que deve conter os seguintes elementos:

- A identificação do tipo de beneficiários do contrato a celebrar;
- A taxa prevista de utilização da infraestrutura, serviço ou bem;
- A análise da rentabilidade;
- Os custos de manutenção;
- A avaliação dos riscos potenciais e formas de mitigação dos mesmos;
- O impacto previsível para a melhoria da organização;
- O impacto previsível no desenvolvimento ou na reconversão do país ou da região coberta pelo investimento.

A avaliação custo/benefício corresponde a uma análise bastante complexa, apenas possível de desenvolver quando estamos perante sistemas para os quais a informação disponível sobre a procura é mais robusta do que a que está

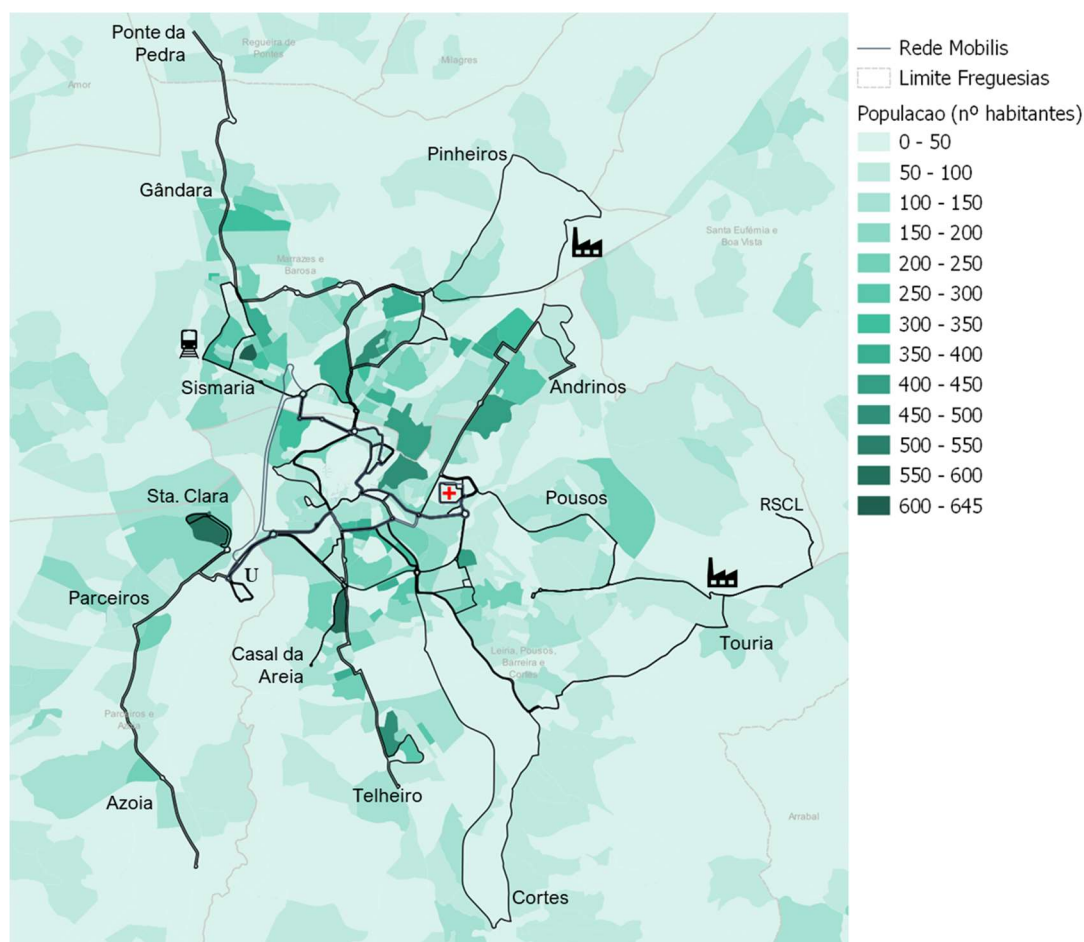


disponível nesta geração de contratos. Ainda assim, no presente ponto, procura-se ter em consideração os diversos pontos referidos no CCP.

Os beneficiários do contrato a celebrar são, segundo as orientações do “*Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projets*”, a população que beneficia diretamente com a oferta de transportes proporcionada, i.e., todos os habitantes residentes nas zonas servidas pela rede de TPR concessionada.

Os benefícios da rede mobilis para a população de Leiria são significativos, uma vez que esta rede serve as freguesias mais populosas do concelho, junto à área urbana, nomeadamente a U.F. de Leiria, Pousos, Barreira e Cortes, a U.F. de Marrazes e Barosa e a U.F. de Parceiros e Azoia. O serviço serve ainda o lugar de Ponte da Pedra, na freguesia de Regueira de Pontes.

Para além de assegurar a cobertura das zonas com mais população, assegura também o serviço de transporte público aos principais geradores de viagens como o Hospital, as escolas superiores do Politécnico e centros comerciais. Considerando o conjunto das paragens da rede Mobilis, verifica-se que residem cerca de 48 600 habitantes a 300 metros ou menos de uma paragem, o que corresponde a cerca de 70% dos residentes das freguesias servidas (cerca de 70 600 hab.) e a 38% do total de habitantes do concelho de Leiria (cerca de 128 600 hab.), o que corresponde a uma percentagem importante da população do concelho.





Nas tabelas seguintes demonstra-se claramente a cobertura da oferta relativamente aos diversos equipamentos de ensino, bem como aos principais equipamentos de saúde

Tipo de ensino	Nome do estabelecimento	Nº de alunos*	Com serviço das linhas**:										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Superior	IP Leiria - ESECS	2319	1	2				6				9	
	IP Leiria - Campus 2. ESTG/ESS	6239	1	2								9	10
Profissional	Escola Profissional de Leiria	298	1							7	8		
Ensino básico e secundário (rede pública)	ES Afonso Lopes Vieira	962	1	2	3								
	ES Francisco Rodrigues Lobo	1084	1	2				6				9	
	ES Domingos Sequeira †	1206		2	3	4		6					
	EB D. Dinis	953	1	2				6				9	
	EB José Saraiva	1045	1										
	EB Dr. Correia Mateus	783	1	2		4				7			
	EB n.º 2 de Marrazes	611			3		5						
Ensino básico (rede privada)	Colégio Nossa Senhora de Fátima	280		2	3								
	Colégio Conciliar Maria Imaculada	408			3								

Escolas na zona urbana de Leiria. Nº de alunos em 2020. (Fonte: CML, IPL)

* este número de alunos não contempla alunos do 1º ciclo.

** com paragem a menos de 300 metros da entrada da escola.

† ES Domingos Sequeira: servida pelas linhas 3 e 4 só na volta, e pela linha 6 só na ida.

No caso da Linha 10 não é cumprido o critério de paragem a menos de 300 metros de distância, mas optou-se por fazer referência a esta paragem por ser estruturante o serviço a este equipamento.

	Unidade de saúde	Zona da cidade	Freguesia	Com serviço das linhas*:									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hospital	Hospital de Santo André	Olhalvas (Leiria)	Leiria,	1	2		4			7			
	Hospital Sto. André - Psiquiatria	Andrinos (Leiria)	Pousos,	(sem serviço Mobilis)									
	Centro Hospitalar São Francisco	Qta. do Seixal (Leiria)	Barreira e Cortes	1	2							9	10
Centro de Saúde	CS Dr. Gorjão Henriques	Qta. S. Bartolomeu (Leiria)	Leiria,	1	2								
	CS Pousos	Pousos	Pousos,							7			
	CS Cortes	Cortes	Barreira e Cortes									8	
	CS Barreira	Barreira		(sem serviço Mobilis)									
	CS Dr. Arnaldo Sampaio	Marrazes	Marrazes				3						
	CS Barosa	Barosa	e Barosa	(sem serviço Mobilis)									
	CS Azoia	Azoia	Parceiros e Azoia							6			
	CS Parceiros	Parceiros		(sem serviço Mobilis)									
	CS Regueira de Pontes	Regueira de Pontes	Regueira de Pontes	(sem serviço Mobilis)									

Unidades de saúde na zona urbana de Leiria e envolvente. (Fonte: CML, SNS.gov.pt)

* com paragem a menos de 300 metros da entrada da unidade.

Na presente fase de conhecimento da procura deste sistema não é possível determinar a taxa de utilização do serviço de transportes, mas é de referir que a procura do serviço mobilis tem vindo a recuperar os níveis de adesão que se verificavam antes da pandemia, sendo de esperar que com o reforço da oferta esta procura veja ainda a aumentar.

No decorrer do processo de monitorização do contrato, a Autoridade de Transportes terá capacidade de determinar, com maior rigor, esta taxa de utilização, utilizando, para tal, a informação que o operador é obrigado a disponibilizar no âmbito da presente prestação de serviços.



A análise da rentabilidade foi desenvolvida no Estudo de Viabilidade Económico-Financeira do EVEF desenvolvido pela TISPT – Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. e a Taxa Interna de Rentabilidade (TIR) considerando a perspetiva do projeto no pós-financiamento é de 7,11% com um período de pay-back de 7 anos.

O CCP define a necessidade de estimar os custos de manutenção, mas, à luz das orientações do “*Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects*”, considera-se que é importante considerar os custos de operação e de manutenção, os quais são elementos centrais ao desenvolvimento do suprarreferido EVEF, sendo aqui reproduzidos.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
Custos com a operação (€)	2 758 935	2 682 745	2 652 799	2 550 614	1 028 158	1 027 840	1 027 886	1 028 307	14 757 284
Custos com as instalações e manutenção (€)	259 034	283 890	284 132	284 308	261 543	258 811	259 030	305 989	2 196 737

A avaliação dos riscos potenciais e a identificação de formas de mitigação dos mesmos é desenvolvida na matriz de avaliação de riscos constantes no presente EVEF e que são já sintetizados no presente documento em ponto próprio.

Sobre o impacto previsível na melhoria da organização, entende-se que o presente procedimento concursal vai potenciar, simultaneamente, uma melhoria substancial na forma como a operação de transportes será assegurada e contribuir, de modo significativo, para a capacitação da Câmara Municipal de Leiria enquanto Autoridade de Transportes, capaz de monitorizar o funcionamento durante o período da prestação de serviços e garantir a preparação mais fundamentada do próximo procedimento concursal.

Finalmente, para o concelho de Leiria, esta prestação de serviços vai permitir oferecer um serviço de transportes públicos à população, que contribui para o reforço da coesão social e para a implementação de uma estratégia de promoção de um desenvolvimento sustentável na mobilidade dos residentes nesta região.

11. Fundamentação da decisão de não contratação por lotes (artigo 46.º-A do Código dos Contratos Públicos)

Nos termos do n.º 1 do artigo 46.º-A do Código dos Contratos Públicos, as entidades adjudicantes podem prever, nas peças do procedimento, a adjudicação por lotes.

No entanto, no âmbito da análise realizada verifica-se que a complexidade da operação não justifica a consideração de contratação em lotes, sendo que esta opção introduziria pelo contrário, graves inconvenientes para a exploração do serviço público, designadamente no que respeita ao agravamento dos custos operacionais, mas também a necessidade de acomodar investimentos significativos relacionados com os sistemas de bilhética e de apoio à exploração ou com o PMO.

Por outro lado, a segregação da operação em lotes, ao implicar a coexistência de contratos e de operadores num sistema que deve funcionar como um todo e de forma integrada para os clientes finais (os utentes) iria necessariamente acarretar custos acrescidos e desproporcionados para o Município de Leiria, decorrentes da multiplicação de mecanismos de controlo e da maior complexidade de coordenação das operações pelo que, consequentemente, a gestão de um único contrato revela-se indubitavelmente mais eficiente.

Leiria, 28 de abril de 2024