

334.



MUNICÍPIO DE SETÚBAL
CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO Nº 23/2023

PROPOSTA

Nº 275/2023/DURB/DIMOT

Realizada em 25/10/2023

DELIBERAÇÃO Nº 1019/2023

ASSUNTO: Projeto de Regulamento Municipal de Utilização e Funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho («RJSPTP») completou o processo de descentralização de competências e estabelece que os municípios são autoridades de transporte de nível local, possuindo competências no que respeita à organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas de serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados, de âmbito municipal.

Neste contexto, a questão dos equipamentos e infraestruturas de transportes, nomeadamente dos interfaces, é complexa e comporta uma elevada concertação dos interesses dos vários agentes envolvidos. Afigura-se como fundamental a organização da exploração de todo o interface de transportes localizados no território dos municípios, entendido como o espaço físico onde é efetuada a transferência/transbordo de passageiros entre diversos modos de transporte ou entre veículos do mesmo modo, numa mesma viagem, fazendo parte integrante do sistema de transportes intermodal – incluindo-se nessa tipologia os abrigos de paragem, os terminais rodoviários e os PMO (Parques de Manobras e Oficinas).

Os interfaces desempenham um papel determinante no funcionamento do sistema intermodal e devem garantir que a ligação entre os diversos modos de transporte se processa (i) de forma acessível e promotora da inclusão; (ii) de forma rápida e sem perdas de tempo significativas nos transbordos; (iii) em condições de conforto e de segurança para os passageiros. Para que estas características ocorram é necessário que a conceção / desenho de um interface assegure uma completa integração entre os modos presentes, i.e. interoperabilidade a nível físico, horário, tarifário e informativo.

Também do ponto de vista das entidades intervenientes o planeamento (e gestão) de um interface de transportes é complexo e composto. Para além da entidade titular da infraestrutura, a utilização de um interface é crucial para os vários operadores de transportes. Com efeito, conforme estipula o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, as infraestruturas de transporte devem ser colocadas à disposição de todos os concorrentes no mercado do transporte público, em igualdade de circunstâncias, atenta a proibição da exploração abusiva, por uma ou mais empresas, de uma posição dominante no mercado nacional ou numa parte substancial deste, sendo que pode ser considerado abusivo, nomeadamente,

recusar o acesso a uma rede ou a outras infraestruturas essenciais por si controladas, contra remuneração adequada, a qualquer outra empresa, desde que, sem esse acesso, esta não consiga, por razões de facto ou legais, operar como concorrente da empresa em posição dominante no mercado a montante ou a jusante, a menos que esta última demonstre que, por motivos operacionais ou outros, tal acesso é impossível, em condições de razoabilidade.

Por isso, é crucial garantir o acesso a essas infraestruturas de modo equitativo, transparente e não discriminatório, tendo em vista a salvaguarda da Interface do serviço público de transporte em condições de universalidade e eficiência económica para todos os utentes.

O acesso equitativo e não discriminatório a terminais de transportes é ainda fundamental para efeitos do processo de contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros, nos termos do RJSPTP, de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional. Também o acesso a estas infraestruturas é de crucial importância para os serviços de longa distância, denominados serviços «expresso» ao abrigo do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro. Assim, o n.º 4 do artigo 33.º do RJSPTP consagra que «os interfaces de transportes devem assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros Expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, podendo o respetivo regime ser estabelecido por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes ou por deliberação da AMT», preocupações que estão repetidas e densificadas no o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro. Não obstante a letra da lei apenas referenciar os serviços de transporte de passageiros «expresso», a questão coloca-se relativamente a todos os outros serviços de transporte de passageiros por modo rodoviário (serviços regulares), incluindo serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais.

São todas essas as circunstâncias em que se encontra o Interface de Transportes de Setúbal, o qual é uma infraestrutura dedicada ao serviço público de transporte de passageiros regular, de âmbito municipal e intermunicipal, mas também de transporte ocasional e de transporte expresso.

Após a experiência adquirida de um ano de funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal, e para um eficaz e eficiente funcionamento do mesmo, torna-se necessário definir um conjunto de normas que possibilitem a todo e qualquer utilizador saber quais os seus direitos e obrigações decorrentes da utilização daquele equipamento, assegurando que o mesmo funciona de modo equitativo, transparente e não discriminatório, materializado num Projeto de Regulamento Municipal de Utilização e Funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal (em anexo).

O projeto de regulamento agora apresentado foi suportado por um estudo de caracterização das opções e modelos de gestão e exploração de um interface de transportes e por um estudo de viabilidade económica e financeira (em anexo).



Assim, nos termos do disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, no artigo 2.º, n.º 2, alíneas c) e d) e 7.º, n.º 2, da Lei n.º 10/90, de 17 de março, nos artigos 4.º, n.º 2, alínea a), 6.º, n.º 1, e 33.º, n.º 4, todos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e no uso das competências previstas nos artigos 112.º, n.º 7, e 241.º ambos da Constituição da República Portuguesa, nos artigos 23.º, n.º 2, alíneas a) e c), e 33.º, n.º 1, alínea k), do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado no Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, e para efeitos de posterior aprovação pela Assembleia Municipal de Setúbal nos termos do disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 25.º do mesmo Regime, propõe-se que a Câmara Municipal de Setúbal delibere o seguinte:

- 1) Aprovação do Projeto de Regulamento Municipal de Utilização e Funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal (em anexo);
- 2) Sujeição do Projeto de Regulamento Municipal de Utilização e Funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal a consulta pública e audiência prévia nos termos do disposto nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, por um período de 30 dias.

Mais se propõe que a parte da ata respeitante a esta deliberação seja aprovada em minuta para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 57.º da Lei n.º 75/13, de 12 de setembro.

Anexos:

- Projeto de Regulamento Municipal de Utilização e Funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal;
- Estudo de Caracterização das Opções e Modelos de Gestão e Exploração de um Interface de Transportes / Estudo de Viabilidade Económica e Financeira.

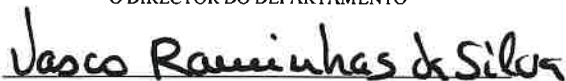
Mais se propõe que a parte da ata respeitante a esta deliberação seja aprovada em minuta para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57º da lei n.º 75/13, de 12 de Setembro.

O TÉCNICO

O CHEFE DE DIVISÃO

O DIRECTOR DO DEPARTAMENTO

O PROPONENTE





APROVADA / REJEITADA por :  Votos Contra;

 Abstencões;

11

Votos a Favor.

Aprovada em minuta, para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57 da lei 75 13, de 12 de Setembro

O RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DA ACTA

O PRESIDENTE DA CÂMARA

**PROJETO DE REGULAMENTO MUNICIPAL DE
UTILIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DO INTERFACE
DE TRANSPORTES DE SETÚBAL**



A handwritten signature or mark is located in the bottom right corner of the page. It is a stylized, cursive scribble in black ink, possibly representing a signature or a specific mark.

NOTA JUSTIFICATIVA

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho («RJSPTP») completou o processo de descentralização de competências e estabelece que os municípios são autoridades de transporte de nível local, possuindo competências no que respeita à organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas de serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados, de âmbito municipal.

Neste contexto, a questão dos equipamentos e infraestruturas de transportes, nomeadamente dos *interfaces*, é complexa e comporta uma elevada concertação dos interesses dos vários agentes envolvidos. Afigura-se como fundamental a organização da exploração de todo o *interface* de transportes localizados no território dos municípios, entendido como o espaço físico onde é efetuada a transferência/transbordo de passageiros entre diversos modos de transporte ou entre veículos do mesmo modo, numa mesma viagem, fazendo parte integrante do sistema de transportes intermodal – incluindo-se nessa tipologia os abrigos de paragem, os terminais rodoviários e os PMO (Parques de Manobras e Oficinas).

Os *interfaces* desempenham um papel determinante no funcionamento do sistema intermodal e devem garantir que a ligação entre os diversos modos de transporte se processa (i) de forma acessível e promotora da inclusão; (ii) de forma rápida e sem perdas de tempo significativas nos transbordos; (iii) em condições de conforto e de segurança para os passageiros. Para que estas características ocorram é necessário que a conceção / desenho de um *interface* assegure uma completa integração entre os modos presentes, i.e. interoperabilidade a nível físico, horário, tarifário e informativo.

Também do ponto de vista das entidades intervenientes o planeamento (e gestão) de um *interface* de transportes é complexo e compósito. Para além da entidade titular da infraestrutura, a utilização de um *interface* é crucial para os vários operadores de transportes. Com efeito, conforme estipula o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, as infraestruturas de transporte devem ser colocadas à disposição de todos os concorrentes no mercado do transporte público, em igualdade de circunstâncias, atenta a proibição da exploração abusiva, por uma ou mais empresas, de uma posição dominante no mercado nacional ou numa parte substancial deste, sendo que pode ser considerado abusivo, nomeadamente, recusar o acesso a uma rede ou a outras infraestruturas essenciais por si controladas, contra remuneração adequada, a qualquer outra empresa, desde que, sem esse acesso, esta não consiga, por razões de facto ou legais, operar como concorrente da empresa em posição dominante no mercado a montante ou a jusante, a menos que esta última demonstre que, por motivos operacionais ou outros, tal acesso é impossível, em condições de razoabilidade.

Por isso, é crucial garantir o acesso a essas infraestruturas de modo equitativo, transparente e não discriminatório, tendo em vista a salvaguarda da Interface do serviço público de transporte em condições de universalidade e eficiência económica para todos os utentes.

O acesso equitativo e não discriminatório a terminais de transportes é ainda fundamental para efeitos do processo de contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros, nos termos do RJSPTP, de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional. Também o acesso a estas infraestruturas é de crucial importância para os serviços de longa distância, denominados serviços «expresso» ao abrigo do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro. Assim, o n.º 4 do artigo 33.º do RJSPTP consagra que *«os interfaces de transportes devem assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros Expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, podendo o respetivo regime ser estabelecido por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes ou por deliberação da AMT»*, preocupações que estão repetidas e densificadas no o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro. Não obstante a letra da lei apenas referenciar os serviços de transporte de passageiros «expresso», a questão coloca-se relativamente a todos os outros serviços de transporte de passageiros por modo rodoviário (serviços regulares), incluindo serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais.

São todas essas as circunstâncias em que se encontra o Interface de Transportes de Setúbal, o qual é uma infraestrutura dedicada ao serviço público de transporte de passageiros regular, de âmbito municipal e intermunicipal, mas também de transporte ocasional e de transporte expresso. Para um eficaz e eficiente funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal, torna-se, pois, necessário definir um conjunto de normas que possibilitem a todo e qualquer utilizador saber quais os seus direitos e obrigações decorrentes da utilização daquele equipamento, assegurando que o mesmo funciona de modo equitativo, transparente e não discriminatório.

A utilização do Interface de Transportes de Setúbal pelos operadores de transportes fica sujeita ao pagamento de taxas, tendo em vista remunerar, de acordo com o princípio da equivalência, o custo gerado para o Município com a operação do Interface, bem como o benefício auferido pelo particular.

As taxas propostas para o Interface de Transportes de Setúbal resultam de um Estudo de Viabilidade Económica e Financeira, que inclui custos diretos e indiretos, encargos financeiros, amortizações e futuros investimentos realizados ou a realizar, e que conclui pela viabilidade da operação permitindo ao Município suportar os custos da operação desta infraestrutura.

PROJETO DE REGULAMENTO

Nos termos do disposto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, no artigo 2.º, n.º 2, alíneas *c)* e *d)* e 7.º, n.º 2, da Lei n.º 10/90, de 17 de março, nos artigos 4.º, n.º 2, alínea *a)*, 6.º, n.º 1, e 33.º, n.º 4, todos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e no uso das competências previstas nos artigos 112.º, n.º 7, e 241.º ambos da Constituição da República Portuguesa, nos artigos 23.º, n.º 2, alíneas *a)* e *c)*, e 33.º, n.º 1, alínea *k)*, do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado no Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, e para efeitos de posterior aprovação pela Assembleia Municipal de Setúbal nos termos do disposto na alínea *g)* do n.º 1 do artigo 25.º do mesmo Regime, propõe-se a aprovação da seguinte proposta de regulamento e a sua sujeição a consulta pública e audiência prévia nos termos do disposto nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Habilitação legal

O presente regulamento é aprovado ao abrigo do disposto no artigo 2.º, n.º 2, alíneas *c)* e *d)* e 7.º, n.º 2, da Lei n.º 10/90, de 17 de março, nos artigos 4.º, n.º 2, alínea *a)*, 6.º, n.º 1, e 33.º, n.º 4, todos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, dos artigos 112.º, n.º 7, e 241.º ambos da Constituição da República Portuguesa, e dos artigos 23.º, n.º 2, alíneas *a)* e *c)*, 25.º, n.º 1, alínea *g)*, e 33.º, n.º 1, alínea *k)*, do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado no Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 2.º

Objeto e âmbito

1 – O presente regulamento estabelece as regras de utilização e funcionamento do Interface de Transportes de Setúbal (doravante «Interface»), onde ocorre a paragem de veículos afetos aos serviços públicos de transporte de passageiros, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviços.

2 – O Interface localiza-se na Avenida dos Ciprestes e é composto pelas seguintes áreas funcionais, melhor indicadas na planta constante do Anexo I ao presente regulamento e que dele faz parte integrante:

- a) Cais destinados ao embarque e desembarque de passageiros;
- b) Bilheteiras;
- c) Escritórios;
- d) Sala de espera;
- e) Instalações sanitárias;
- f) Estabelecimentos comerciais/serviços;
- g) Parque de estacionamento subterrâneo.

3 – Os espaços referidos nas alíneas do número anterior são de utilização própria e exclusiva das pessoas, singulares ou coletivas, a quem os mesmos estejam afetos, e estão sujeitos às regras constantes do presente regulamento, assim como aos termos e condições que, em particular, sejam definidas com referência a esses mesmos espaços.

Artigo 3.º

Operador do Interface

1 – O operador do Interface é a Câmara Municipal de Setúbal, através dos seus serviços municipais, competindo-lhe praticar todos os atos relativos à sua administração, gestão e funcionamento.

2 – As competências atribuídas pelo presente regulamento à Câmara Municipal podem ser delegadas no Presidente da Câmara Municipal – mediante a prévia e competente deliberação tomada pela Câmara Municipal-, com faculdade de subdelegação.

3 – A gestão do Interface pode ainda ser atribuída pela Câmara Municipal de Setúbal a entidade por esta designada para o efeito.

4 – Compete ao operador do Interface:

- a) Garantir a segurança na circulação de pessoas e viaturas, bem como a segurança dos utentes de transporte público nas zonas de espera e de circulação;
- b) Assegurar a limpeza de todos os espaços de uso público do Interface, excetuando espaços arrendados, concessionados ou cedidos;
- c) Assegurar a manutenção e conservação do Interface;
- d) Garantir a normalização do sistema de informação ao público e sinalética, e a sua manutenção;

- e) Garantir o cumprimento por parte dos operadores da atualização de informação ao público e das regras do sistema de informação do Interface;
- f) Assegurar a análise e tratamento de reclamações e sugestões efetuadas por qualquer utilizador do Interface;
- g) Assegurar a recolha de objetos perdidos e o seu armazenamento.

CAPÍTULO II

Acesso ao Interface

Artigo 4.º

Direito de acesso ao Interface

1 – O acesso ao Interface pelos utentes de transporte público é livre durante todo o período de horário de funcionamento.

2 – O acesso ao Interface por operadores de serviços públicos de transporte de passageiros é limitado, sendo apenas permitido aos operadores de serviços públicos de transporte de passageiros quando se verificarem os seguintes requisitos cumulativos:

- a) Sejam titulares de habilitação para o exercício da atividade de transporte público de passageiros;
- b) Exploreм quaisquer serviços de transporte público, nomeadamente regulares de âmbito municipal, intermunicipal ou inter-regional, de transporte internacional, de serviços expresso, serviços ocasionais e serviços especializados;
- c) A utilização se destine ao estacionamento ou paragens de veículos afetos aos respetivos serviços públicos, embarque e desembarque de passageiros, bem como conexões entre esses serviços;
- d) Assegureм o cumprimento das obrigações decorrentes do presente regulamento.

3 – O acesso ao Interface por operadores de serviços públicos de transporte de passageiros que cumpram os requisitos do previsto no presente Regulamento apenas pode ser recusado com fundamento na falta de capacidade da mesma.

4 – O acesso ao Interface inclui o acesso a quaisquer instalações ou serviços nele prestados.

5 – O acesso a viaturas ligeiras está limitado a viaturas de manutenção do Interface e apoio à operação do serviço de transporte público pesado de passageiros, previamente autorizadas pelo Município, à exceção do parque de estacionamento subterrâneo.

Artigo 5.º

Afetação e utilização dos cais

- 1 – Os cais de embarque e desembarque do Interface serão ocupados ou utilizados pelos operadores de transporte em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, de acordo com a distribuição efetuada pela Câmara Municipal nos termos dos números seguintes.
- 2 – Cada cais comporta apenas um veículo.
- 3 – A Câmara Municipal disponibilizará 15 Cais de paragem para os operadores de transportes com carreiras de serviço público regular e para outras empresas com serviço expresso, internacional ou outro, que obedecerão ao regime de «toques».
- 4 – Os cais a distribuir pelos operadores de transportes de serviço público regular serão atribuídos de acordo com o número de horários das respetivas carreiras, ponderado com o total dos horários de todos os operadores de transportes.
- 5 – Cada «toque» corresponde a um horário de paragem com um tempo de permanência não superior a 20 minutos.
- 6 – O número de «toques» realizado em cada cais pelos operadores de transportes é apurado mensalmente pela Câmara Municipal de Setúbal, reportando esta informação aos operadores de transportes até ao 5º dia útil do mês seguinte.
- 7 – Sempre que surjam novos pedidos a Câmara Municipal procederá aos ajustamentos necessários relativamente aos cais atribuídos a cada operador de transportes.
- 8 – A Câmara Municipal pode ainda, a qualquer momento e tendo por base necessidades decorrentes da gestão do Interface, determinar a alteração da distribuição e/ ou da ocupação dos cais de embarque e de desembarque.
- 9 – Só é permitida a paragem ou estacionamento de veículos nos cais do respetivo operador de transportes, salvo acordo entre operadores de transportes, devidamente autorizado pela Câmara Municipal.
- 10 – Os cais são devidamente identificados de acordo com a numeração atribuída na planta constante do Anexo I.

Artigo 6.º

Publicidade das regras de acesso

A Câmara Municipal publica e mantém acessível todas as informações sobre o Interface, as quais incluem:

- a) Lista dos serviços prestados e respetivos preços;
- b) Regras de programação e repartição da capacidade;
- c) Horários e repartição da capacidade.

Artigo 7.º

Procedimento para acesso ao Interface

1 – O acesso ao Interface por qualquer operador de serviço público de transporte de passageiros realiza-se mediante apresentação de pedido de acesso dirigido à Câmara Municipal, o qual deverá ser instruído com os seguintes elementos:

- a) Indicação do título de exploração de serviço público de transporte de passageiros e da respetiva Autoridade de Transportes;
- b) Programa de exploração do(s) serviço(s) pretendido(s) realizar com referência à origem e destino, às paragens e aos horários;
- c) Relação dos veículos pretendidos utilizar na execução do(s) serviço(s) a realizar, acompanhada dos correspondentes documentos únicos automóveis ou documentos equivalentes que permitam demonstrar a sua propriedade;
- d) Declaração por escrito em que tomou conhecimento do presente regulamento, obrigando-se ao integral cumprimento das suas disposições e de todos os demais preceitos legais e regulamentares referentes à utilização do Interface;
- e) Código de acesso à certidão permanente;
- f) Cópia certificada do alvará ou licença comunitária para o exercício da atividade de transporte público de passageiros em autocarros;
- g) Cópia certificada do contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel que abranja todas as viaturas que possam ser utilizadas pelo operador de serviço público de transporte de passageiros;
- h) Cópia certificada do contrato de seguro de responsabilidade civil destinado a garantir quaisquer danos, designadamente, civis e ambientais, ocasionados pelo operador de serviço público de transporte de passageiros, assim como por qualquer um dos seus trabalhadores e/ou prestadores de serviços no Interface, com um capital mínimo seguro de € 1.000.000 euros, e com menção expressa da Câmara Municipal como beneficiária do mesmo.

2 – No prazo de 10 dias a contar da apresentação do requerimento inicial, a Câmara Municipal verifica se o pedido se encontra instruído com a totalidade dos elementos exigidos, podendo solicitar para esse efeito, por uma única vez, a prestação de informações ou elementos complementares, bem como o seu aditamento ou reformulação.

3 – A Câmara Municipal pode, no prazo previsto no número anterior e em vez da comunicação aí prevista, convocar o requerente para a realização de uma conferência instrutória, na qual são abordados todos os aspetos considerados necessários para a boa decisão do pedido e eventualmente solicitados elementos instrutórios adicionais.

4 – No caso de o requerente não juntar os elementos solicitados pela Câmara Municipal nos termos dos números anteriores no prazo de 30 dias a contar da notificação de pedido de elementos, ou de os juntar de forma deficiente ou insuficiente, o pedido é liminarmente indeferido.

5 – O pedido é decidido no prazo de 30 dias após a apresentação do pedido de acesso, ou dos elementos adicionais solicitados nos termos dos números anteriores.

6 – Caso o acesso não possa ser concedido tal como solicitado no pedido, a Câmara Municipal deve proceder a consultas a todos os operadores de transporte interessados na utilização do Interface, de modo a tentar atender o pedido, podendo determinar para o efeito, nos termos do disposto no artigo 5.º, a reorganização e a realocação de cais afetos aos demais operadores de transportes com acesso ao Interface.

7 – Em caso de recusa de acesso, por absoluta falta de capacidade do Interface verificada após realização das diligências previstas no número anterior, a Câmara Municipal deve indicar ao requerente uma alternativa viável.

8 – Após o deferimento do pedido de acesso, os operadores de transporte de passageiros obrigam-se a conservar válidos e atualizados os documentos e a informação indicada no artigo anterior durante todo o período de tempo em que se mantiver a utilização do Interface, sob pena de caducidade da autorização.

9 – Os operadores de transporte obrigam-se a remeter à Câmara Municipal, até ao dia 31 de janeiro de cada ano, a relação atualizada dos veículos pretendidos utilizar na execução do(s) serviço(s) a realizar, sob pena de caducidade da autorização.

CAPÍTULO III

Utilização e funcionamento do Interface

Artigo 8.º

Horário de funcionamento

1 – A Zona de Cais e Circulação dos Veículos dos Operadores encontra-se aberta 24h todos os dias da semana.



2 – As horas de abertura e encerramento dos estabelecimentos comerciais ou outros serviços disponibilizados que funcionam no Interface serão estabelecidas pelas respetivas entidades exploradoras, mediante prévia aprovação da Câmara Municipal de Setúbal.

Artigo 9.º

Admissão de veículos

1 – Só podem aceder ao Interface os veículos de transporte público de passageiros que se encontrem devidamente licenciados para a atividade de transporte público de passageiros, que cumpram com todos os requisitos legalmente definidos e que estejam afetos à exploração dos serviços cujo acesso foi autorizado nos termos do artigo 7.º.

2 – A Câmara Municipal tem o direito de recusar o acesso, assim como ordenar a saída, a quaisquer veículos de transporte público de passageiros que:

- a) Não se apresentem devidamente limpos e nas condições de higiene necessárias à realização do transporte público de passageiros;
- b) Apresentem deficiência ou avaria no seu funcionamento;
- c) Não constem da relação de veículos informada e anualmente atualizada;
- d) Não estejam abrangidos pelo contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel.

Artigo 10.º

Serviços adicionais e especiais

Em caso de serviços adicionais ou especiais, os operadores de transportes obrigam-se a informar prévia e atempadamente a Câmara Municipal, de modo a que, havendo disponibilidade de acesso, sejam realizadas as necessárias articulações.

Artigo 11.º

Obrigações dos operadores com acesso ao Interface

1 – A Câmara Municipal pode condicionar ou impedir o acesso ao Interface de um autocarro em caso de atraso do mesmo relativamente ao previsto no respetivo programa de exploração, em função da disponibilidade e/ou das condições de operação existentes.

2 – Em caso de atrasos superiores a 15 minutos, os operadores de transportes obrigam-se a informar a Câmara Municipal desse atraso, de modo a que esta possa promover a respetiva informação ao público e adotar as medidas de contingência que se afigurem adequadas.

Artigo 12.º

Utilização do Interface

- 1 – Todos os operadores de transportes estão obrigados a cumprir, e a fazer cumprir por todos os seus trabalhadores ou prestadores de serviços, as regras de utilização definidas no presente regulamento.
- 2 – É proibida, dentro do Interface, a tomada e largada de passageiros e a carga ou descarga de mercadorias e bagagens fora dos cais ou dos locais destinados para esse efeito.
- 3 – Só é permitida a tomada e largada de passageiros, bem como a carga ou descarga de mercadorias, dos veículos, quando estes se encontrem parados nos respetivos cais.
- 4 – É proibido o chamamento de passageiros por processos sonoros, com exceção do emprego de sistema de amplificação sonora do Interface.
- 5 – Não é permitido, exceto nos casos de perigo iminente, o emprego, dentro dos limites do Interface, dos sinais sonoros dos veículos.
- 6 – Os veículos, quando se encontrarem estacionados nos cais, não poderão manter em funcionamento o motor do veículo que deverá permanecer desligado até à hora em que o veículo se preparar para sair do Interface.
- 7 – Os veículos deverão respeitar todas as regras de sinalização existentes no Interface.
- 8 – Durante o período de permanência no Interface, todos os trabalhadores e prestadores de serviços dos operadores de transportes que aí se encontrem estão sujeitos às ordens e instruções dadas pela Câmara Municipal e seus funcionários ou representantes.
- 9 – É proibida a circulação de velocípedes ou equiparados no Interface, exceto nos locais sinalizados para esse efeito.
- 10 – É proibida a circulação de peões fora dos locais afetos a circulação pedonal.

Artigo 13.º

Escritórios e bilheteiras

- 1 – Os operadores de transportes que operarem no Interface podem utilizar os escritórios ou as bilheteiras num dos espaços reservados para esse fim ou, alternativamente, associar-se a um dos transportadores já instalados, que passará a gerir os espaços que lhe estão afetos contando com esse serviço adicional ou ainda disponibilizar Máquinas de Venda de Bilhetes Eletrónicas (Self-Service).

2 – O direito de ocupação efetiva de escritórios ou bilheteiras é realizado tendo em conta a sua disponibilidade e mediante o respetivo pagamento.

3 – O direito de ocupação efetiva dos escritórios e bilheteiras será efetuado por contrato de cessão de utilização, reduzido a escrito.

4 – Os encargos com a energia elétrica, água, telefone ou outras comunicações, serão da responsabilidade de cada operador de transportes.

6 – É proibida a realização de qualquer tipo de obras sem prévia autorização da Câmara Municipal.

Artigo 14.º

Parque de Estacionamento Subterrâneo

1. O parque de estacionamento subterrâneo destina-se ao uso exclusivo de veículos ligeiros.
2. As regras de utilização constam do Regulamento Municipal de Utilização do Parque de Estacionamento Subterrâneo do Interface de Transportes de Setúbal

Artigo 15.º

Manutenção

É proibido efetuar quaisquer operações de manutenção nos veículos parados ou estacionados no Interface, nomeadamente abastecimento de combustíveis, lubrificantes ou água, bem como de limpeza, exceto em caso de emergência e desde que devidamente autorizado.

Artigo 16.º

Avarias

1 – Os operadores de transportes devem promover a remoção de qualquer veículo avariado, salvo quando, sem que cause qualquer constrangimento ao regular funcionamento do Interface, a reparação possa ser concretizada até ao horário de encerramento do Interface.

2 – Se a remoção citada anteriormente não se fizer com a celeridade necessária, será o veículo removido por iniciativa da Câmara Municipal, a expensas do proprietário do mesmo.

Artigo 17.º

Venda de títulos de transporte

A venda presencial de títulos de transporte ocorre exclusivamente nos espaços reservados às bilheteiras ou em outros espaços identificados para o efeito por parte da Câmara Municipal de Setúbal.

Artigo 18.º

Publicidade dos horários e das tarifas

1 – A publicitação dos horários das carreiras e as respetivas tarifas é da responsabilidade dos operadores de transportes e deverá ser feita apenas dentro dos espaços especificamente destinados para esse efeito e definidos pela Câmara Municipal.

2 – É proibida a realização de quaisquer atividades de natureza publicitária dentro do Interface sem a autorização prévia da Câmara Municipal.

Artigo 19.º

Trabalhadores

1 – Todos os trabalhadores dos operadores de transportes estão obrigados a, designadamente:

- a) Assegurar o cumprimento dos direitos e obrigações decorrentes do presente regulamento;
- b) Estar devidamente identificados;
- c) Tratar todos os clientes e funcionários dos operadores de transporte com a maior correção, não os importunando com exigências injustificadas, prestando-lhes todos os esclarecimentos e a colaboração de que necessitarem;
- d) Velar pela segurança e comodidade dos utentes, nomeadamente no caso de grávidas, crianças, idosos com mais de 65 anos e com limitações físicas ou mentais perceptíveis, pessoas com deficiência que sejam portadoras de comprovativo de incapacidade igual ou superior a 60%, acompanhantes de criança de colo com idade igual ou inferior a 2 anos;
- e) Entregar no serviço competente todos os objetos abandonados encontrados no Interface;
- f) Acatar e assegurar o cumprimento das ordens e instruções transmitidas pela Câmara Municipal durante o período de permanência no Interface.

2 – O incumprimento de qualquer uma das obrigações previstas no número anterior determinará a interdição do acesso do operador de transportes, assim como a obrigação de retirada de todos os respetivos trabalhadores incumpridores.

Artigo 20.º

Utentes

Os utentes devem acatar as indicações dos responsáveis pela gestão do Interface, sem prejuízo de reclamação que ao caso couber para o superior hierárquico daqueles, devendo em especial dar um uso prudente e adequado às instalações, abstendo-se de praticar quaisquer atos que danifiquem ou sejam suscetíveis de prejudicar as mesmas, bem como os respetivos equipamentos.

Artigo 21.º

Objetos esquecidos ou abandonados

1 – As bagagens e outros objetos esquecidos ou abandonados nos veículos ou no Interface são recolhidos pelos responsáveis pela gestão do Interface, armazenados e entregues a quem provar pertencer-lhes.

2 – A Câmara Municipal elaborará semestralmente uma relação das bagagens e objetos achados, que fará afixar na sede do Município e no Interface.

3 – A Câmara Municipal poderá dispor das bagagens e objetos achados se não forem reclamados até três meses após a publicação da relação referida no número anterior.

4 – Excetuam-se do disposto no número anterior os objetos ou bens perecíveis ou suscetíveis de deterioração rápida, os quais poderão ser objeto de afetação a finalidade socialmente útil, se não forem reclamados no prazo de 48 horas.

Artigo 22.º

Situações de urgência

Em caso de situações de urgência ou de força maior, a Câmara Municipal pode adotar todas as medidas necessárias para assegurar o funcionamento do Interface e a segurança de pessoas e bens, prevalecendo tais medidas, temporariamente e enquanto se mantiver a situação que originou a situação de urgência ou de forma maior, sobre as normas do presente regulamento que visem as mesmas matérias.

Artigo 23.º

Responsabilidade

- 1 – A Câmara Municipal não assume a responsabilidade por qualquer espécie de riscos provenientes da atividade dos operadores de transportes, seus trabalhadores, agentes ou quaisquer outros prestadores de serviços, veículos e demais equipamentos.
- 2 – Qualquer ocorrência que se verifique no interior do Interface passível de gerar danos será da exclusiva responsabilidade do operador de transportes que a tenha ocasionado.
- 3 – Os operadores de transportes respondem perante a Câmara Municipal pelos atos dos seus trabalhadores ou as entidades por si contratadas, nos termos em que o é o comitente pelos atos do comissário.

CAPÍTULO V

Regime financeiro

Artigo 24.º

Taxas de acesso e utilização

- 1 – É devido o pagamento de taxas à Câmara Municipal pelo acesso e utilização do Interface.
- 2 – As bases de incidência objetiva pelo acesso e utilização do Interface são as seguintes:
 - a) Toque nos cais (por toque);
 - b) Ocupação de espaço por máquinas de Venda de Bilhetes Eletrónicas.
- 3 – O valor de cada taxa é o indicado na tabela constante do Anexo II ao presente ao presente regulamento e que dele faz parte integrante.
- 4 – Os sujeitos passivos do pagamento de taxas são os operadores de transportes beneficiários do acesso e utilização do Interface.
- 5 – A Câmara Municipal remeterá aos operadores de transportes, com periodicidade mensal, o ato de liquidação das taxas devidas pelo acesso e utilização do Interface no mês precedente. A liquidação engloba todas as utilizações dos operadores de transportes no mês precedente, apurado a partir do respetivo programa de exploração e com as correções ou ajustes em função da atividade efetiva a que houver lugar.

6 – O pagamento das taxas é realizado no prazo de 15 dias a contar da notificação do ato de liquidação, através dos meios de pagamento indicados pela Câmara Municipal no mesmo ato.

7 – A Câmara Municipal pode negar ao operador de transportes a continuação do acesso e utilização do Interface em razão do não pagamento de taxas, nos termos do disposto no artigo 10.º da Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro.

8 – Não é admitido o pagamento em prestações.

9 – Em tudo o mais, é aplicável o disposto na Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, e o Regulamento de Taxas e Outras Receitas do Município de Setúbal (RTORMS).

CAPÍTULO V

Disposições finais

Artigo 25.º

Fiscalização

1 – A fiscalização do disposto no presente regulamento compete à Câmara Municipal ou a outra entidade em quem sejam delegadas competências de fiscalização, sem prejuízo das competências próprias das outras autoridades policiais ou administrativas.

2 – Para efeitos do disposto no artigo anterior, todas as autoridades e seus agentes que tomarem conhecimento de quaisquer infrações ao presente Regulamento deverão participá-las à Câmara Municipal.

Artigo 26.º

Contraordenações

1 – Sem prejuízo da responsabilidade civil, penal ou de outra natureza a que haja lugar emergente dos atos praticados, constituem contraordenações puníveis com coima de €75,00 a €3.500,00, no caso de pessoa coletiva, e de €35,00 a €1.500,00, no caso de pessoa singular:

- a) O acesso ou utilização do Interface por operador de transporte não autorizado para o efeito nos termos do presente regulamento;
- b) O acesso de viaturas ligeiras ao Interface em violação do disposto no artigo 4.º, n.º 5;
- c) A paragem ou estacionamento de veículos em cais que não do respetivo operador de transportes, em violação do disposto no artigo 5.º, n.º 10;

- d) O acesso ao Interface por veículos de transporte em violação do disposto no artigo 9.º, n.º 1;
- e) O incumprimento da recusa de acesso, ou da ordem de saída, em violação do disposto no artigo 9.º, n.º 2;
- f) A não comunicação de atraso no prazo de 15 minutos, em violação do disposto no artigo 11.º, n.º 2;
- g) O incumprimento das regras do regulamento pelos operadores ou seus trabalhadores ou prestadores de serviço, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 1;
- h) A tomada e largada de passageiros e a carga ou descarga de mercadorias e bagagens fora dos cais ou dos locais destinados para esse efeito, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 2;
- i) A tomada e largada de passageiros, bem como a carga ou descarga de mercadorias, dos veículos, sem que estes se encontrem parados nos respetivos cais violação, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 3;
- j) O chamamento de passageiros por processos sonoros, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 4;
- k) O emprego, dentro dos limites do Interface, dos sinais sonoros dos veículos, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 5;
- l) Manter um veículo estacionado no cais com o motor em funcionamento, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 6;
- m) O desrespeito pelos veículos de qualquer regra de sinalização existente no Interface, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 7;
- n) A circulação de velocípedes ou equiparados no Interface, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 9;
- o) A circulação de peões fora dos locais afetos a circulação pedonal, em violação do disposto no artigo 12.º, n.º 10;
- p) A realização de qualquer tipo de obras em bilheteiras sem prévia autorização da Câmara Municipal, em violação do disposto no artigo 13.º, n.º 5;
- q) O estacionamento de veículo no cais de embarque e desembarque por período superior ao estritamente necessário à largada e tomada de passageiros e movimentação de bagagens e/ou mercadorias, em qualquer caso superior a um período de 15 minutos, em violação do disposto no artigo 14.º, n.º 1;
- r) O estacionamento fora do cais em violação do disposto no artigo 14.º, n.º 2;
- s) Efetuar quaisquer operações de manutenção nos veículos parados ou estacionados no Interface, em violação do disposto no artigo 15.º;
- t) A não remoção de qualquer veículo avariado, em violação do disposto no artigo 16.º, n.º 1;
- u) A venda presencial de títulos de transporte, em violação do disposto no artigo 17.º;

- v) A realização de quaisquer atividades de natureza publicitária dentro do Interface sem a autorização prévia da Câmara Municipal, em violação do disposto no artigo 18.º, n.º 2;
- w) A violação do disposto de qualquer umas das obrigações previstas no artigo 19.º, n.º 1, alíneas a) a f);
- x) O não acatamento das indicações dos funcionários ou seguranças da Câmara Municipal de serviço ao Interface, em violação do disposto no artigo 20.º.

2 – Podem ser aplicadas as seguintes sanções acessórias:

- a) Advertência;
- b) Proibição de acesso e utilização do Interface por período até 30 dias;
- c) Em caso de reincidência ou quando a infração for considerada grave, proibição definitiva de acesso e utilização do Interface.

3 – A tentativa é sempre punida.

4 – A negligência é punível, sendo reduzidos para metade os montantes mínimo e máximo das coimas.

5 – Em tudo o mais, é aplicável o disposto no Regime Jurídico das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro.

Artigo 27.º

Interpretação e omissões

As dúvidas que surgirem na aplicação do presente regulamento ou eventuais omissões serão resolvidas pela Câmara Municipal.

Artigo 28.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.



ANEXO I

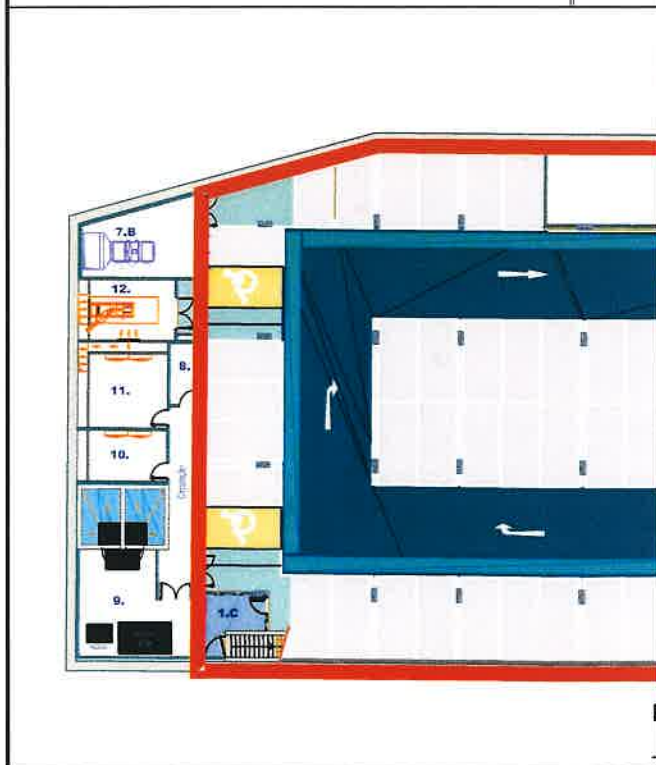
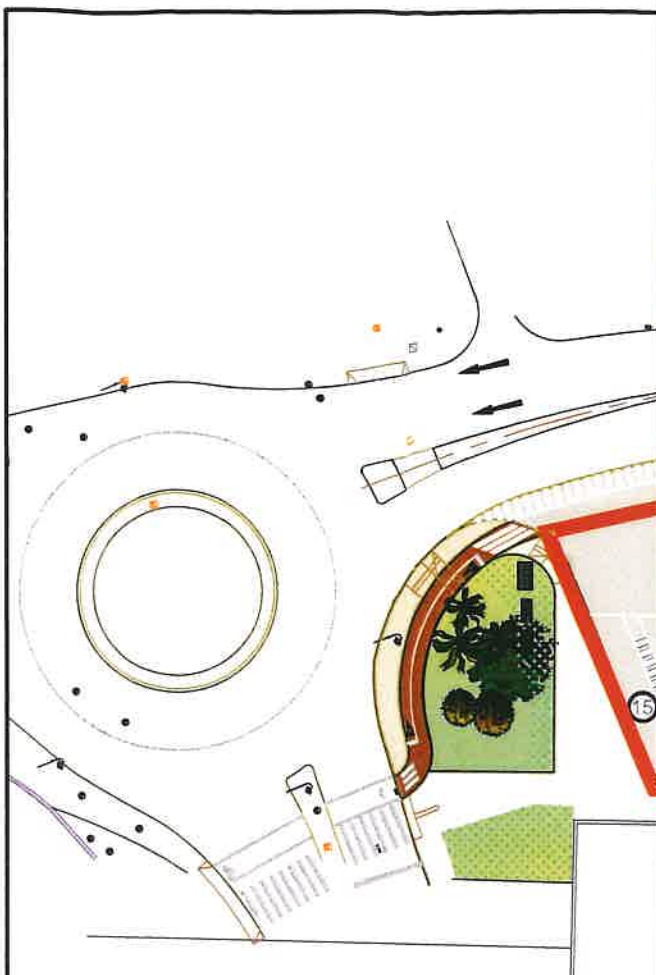
(Planta do Interface)

[•]

ANEXO II

(Tabela de Taxas)

Serviço	Valor
Toque (valor por toque)	0,62 €
Ocupação de espaço por máquinas de Venda de Bilhetes Eletrónicas	28,72 €/m ² /mês



LEGENDA:

- - Numeração de Cais destinados ao embarque e desembarque de passageiros
- ▭ - Delimitação de Áreas Funcionais

AMENTO MUNICIPAL
 ÇÃO E FUNCIONAMENTO DO
 RANSPORTES DE SETÚBAL

INTERFACE ES DE SETÚBAL	escala	nº desenho
	data	01
/ DIVISÃO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES	processo	

CARACTERIZAÇÃO DAS
OPÇÕES E MODELOS DE
GESTÃO E EXPLORAÇÃO
DE UM INTERFACE DE
TRANSPORTES

ITS

INTERFACE DE TRANSPORTES
DE SETÚBAL

PARTE I





ÍNDICE

03	INTRODUÇÃO
05	ENQUADRAMENTO
13	PARTE I - CARACTERIZAÇÃO DAS OPÇÕES E MODELOS DE GESTÃO
15	#1 MODELO DE INTERNALIZAÇÃO
20	#2 MODELO INTERNALIZADO COM OTIMIZAÇÃO CONTRATUAL
24	#3 MODELO DE FORNECEDOR ÚNICO
28	#4 MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA
38	SUMÁRIO DAS OPÇÕES
40	RECOMENDAÇÕES
42	PARTE II - ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA
53	MODELO ECONÓMICO E FINANCEIRO
59	ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA

INTRODUÇÃO

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

O presente Estudo visa dar resposta às preocupações do município de Setúbal, cujo foco principal é o do estabelecimento de um modelo operacional para o Interface de Transportes de Setúbal (ITS), em particular num ano em que a «área 4» da Rede Metropolitana de Transportes iniciou as suas operações com uma nova rede.

O seu conteúdo tem duas Partes principais, entregues em momentos diferentes ao município de Setúbal:

- Uma PARTE I, respeitante à caracterização das opções e modelos de gestão de uma infraestrutura com as especificidades do Interface de Transportes de Setúbal;
- Uma PARTE II, com o Estudo de Viabilidade Económica e Financeira do ITS, cujos outputs serão utilizados na elaboração do Anexo de Taxas do Regulamento de Utilização do ITS.

O presente documento visa dar cumprimento à entrega ao Consulente, da Parte I do Estudo.



08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



ENQUADRAMENTO

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



ENQUADRAMENTO LEGAL E INSTITUCIONAL DO ITS

O Município de Setúbal é subconcessionário do ITS, ao abrigo do contrato de subconcessão celebrado com a IP Património, e mediante o qual é investido da condição de entidade responsável pela gestão e exploração desse equipamento que integra o domínio público, por um período de 50 anos.

Com a construção deste terminal procurou-se juntar intermodalidade na zona da atual da estação de comboios, reunindo, num único polo, opções de transporte coletivo rodoviário e ferroviário que funcionavam em locais distintos da cidade.

Cabe, por isso, ao Município de Setúbal, enquanto entidade titular e operadora da infraestrutura, assegurar a organização, planeamento, desenvolvimento e articulação do ITS com as redes e linhas de serviço público de transporte de passageiros que servem o município.

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O município de Setúbal delegou na Área Metropolitana de Lisboa (AML) as competências definidas na Lei 52/2015, de 9 de junho para a exploração do serviço público de transporte de passageiros de âmbito municipal, que por sua vez subdelegou as referidas competências na empresa metropolitana "Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML)".

A exploração do serviço público de transporte de passageiros da AML foi colocada a concurso para a exploração por operadores de transportes em regime de prestação de serviços, pelo prazo de sete anos, tendo o início da exploração do serviço iniciado no dia 1 de junho de 2022.

A gestão do ITS – através do município de Setúbal – procura ser orientada para o melhor serviço aos utilizadores daquela infraestrutura e os seus beneficiários últimos, os passageiros.



ENQUADRAMENTO LEGAL E INSTITUCIONAL DO ITS

Coordenadas fundamentais para projetar a atividade do ITS

- Promoção de boas condições operacionais do Interface;
- Promoção da eficiência, permanente modernização e integração de modos de transportes, do ferroviário à mobilidade suave;
- Boa gestão do espaço público, com garantia de segurança e limpeza.

Nesse contexto, o município deve de considerar os seguintes fatores como determinantes:

- Infraestrutura física e técnica;
- Eficiência da operação;
- Frequência e número de operadores a recorrer ao ITS;
- Custo e qualidade da atividade e outros serviços complementares;
- Custo e eficiência da gestão e administração do Município, incluindo serviços administrativos (higiene, vigilância, etc.);
- E, níveis de segurança e responsabilidade ambiental



CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

A atividade global que tem lugar no ITS é a de transporte e transferência modal de passageiros, podendo este ser visto como um elo numa cadeia de transporte pesado de passageiros, no qual se faz a transferência modal dos passageiros entre meios terrestres rodoviários e ferroviários. Portanto, para além da atividade do município, temos um segmento da cadeia de transportes a montante e outro a jusante.

Para que se possa dar essa transferência modal das dos passageiros é necessário que se realizem um conjunto de atividades complementares, na maior parte dos casos exercidas por diferentes entidades.

Temos as atividades de vigilância, a venda e/ou carregamento de títulos de transportes, controlo de natureza administrativa, os serviços de abastecimento de água e eletricidade, ou a limpeza e higiene, entre outras.

À parte dessas atividades temos então a transferência dos passageiros dentro do mesmo modo de transporte ou para outros modos de transportes terrestres.

A transferência de passageiros é assegurada em regime comercial, pelos respetivos operadores de transportes do ITS.

Para essa movimentação é necessário o espaço paragem e/ou estacionamento temporário no ITS.

A realização dessas tarefas é estritamente comercial, ficando a cargo dos agentes económicos (públicos ou privados) que operam no ITS

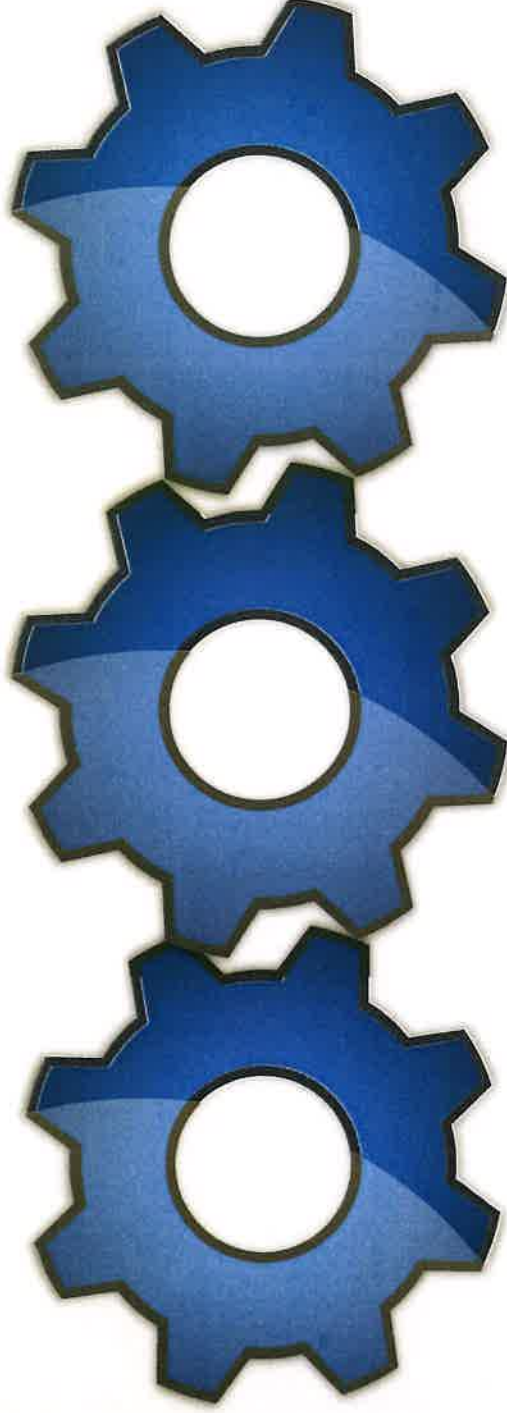
Assim, a atividade que no seu conjunto tem lugar no ITS divide-se em dois níveis:

- Utilização da infraestrutura para fins de transferência modal dos passageiros
- Operação e colocação à disposição de infraestrutura

A comercialização e transferência modal de passageiros é sempre precedida e seguida das restantes atividades, numa relação de complementaridade

A eficiência global da atividade do ITS é condicionada por qualquer das atividades complementares essenciais.

CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO



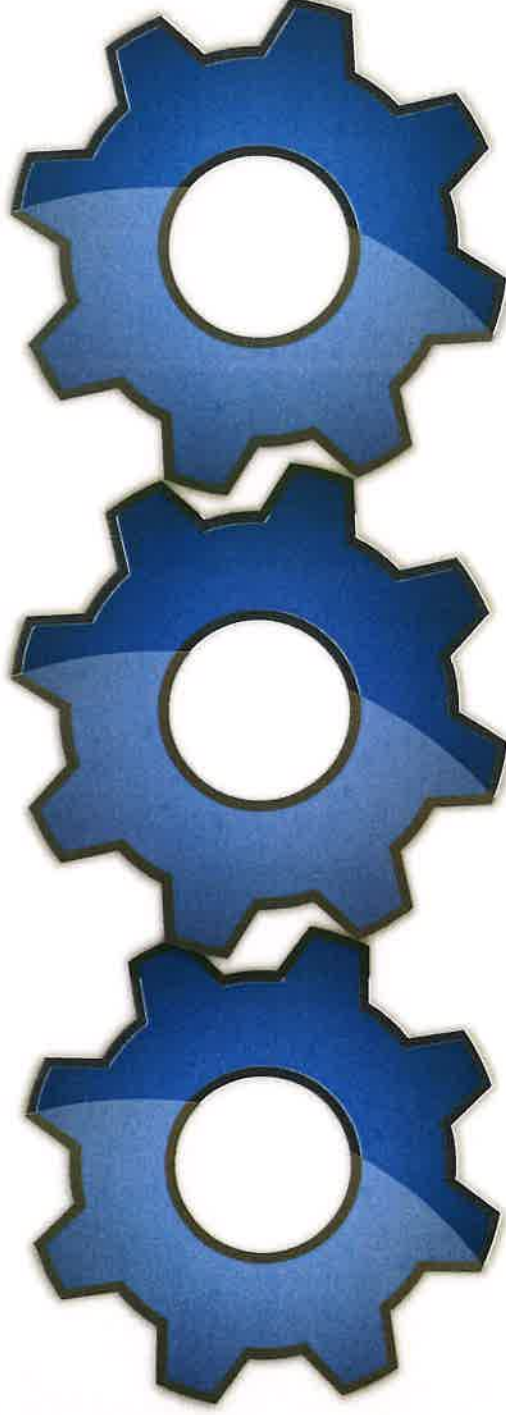
Utilização de espaços para fins de comercialização e transferência de passageiros:

Utilizado por diversos operadores de transportes, através dos espaços disponibilizados no ITS.

Utilização é cedida pelo município, através de Protocolos celebrados com os operadores ou através de regulamento de utilização da Infraestrutura.

Utilizadores são os agentes da operação econômica, sendo os passageiros os beneficiários últimos do serviço.

CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO



Operação e colocação à disposição de infraestrutura.
Infraestruturalmente, o município de Setúbal procede à:

Gestão do Interface: permanece como titular da infraestrutura e responsável pela sua operação e manutenção	Gestão da operação: nomeadamente cais de embarque, espaços, lojas, estacionamento.	Prestação de serviços gerais infraestruturais sem os quais seria impossível aos utilizadores operar, como segurança, fornecimento de água e electricidade, limpeza, manutenção, etc.
--	---	---

ENQUADRAMENTO

CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

Como titular da infraestrutura, recai ainda sobre o Município de Setúbal, a obrigação de projetar atividade futura:

04 Investir no upgrade
infraestrutural

03 Garantir a intermodalidade

02 Investir na constante
atualização tecnológica

01 Conhecer o desenvolvimento da
atividade e tendências futuras

Ou seja, assegurar ownership do negócio

ENQUADRAMENTO

CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO

Do ponto de vista organizacional, verifica-se que relativamente ao ITS, o município de Setúbal tem as seguintes funções:

As funções de gestor da infraestrutura fazem consumo intensivo de recursos

A função de gestor operacional consiste apenas em repassar a atividade proporcionada pelo mercado

Há menos recursos libertos para a função de *ownership* do que para a função operacional

A função de *ownership* só pode ser assegurada pelo Município de Setúbal, não sendo possível ser assegurada por terceiros



MODELOS DE GESTÃO

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

MODELOS DE GESTÃO

GESTÃO DIRETA vs GESTÃO TERCIARIZADA

CONCEITO DE COMPARADOR PÚBLICO

Custo que um projeto teria para a entidade Pública, caso fosse desenvolvido pela via tradicional, ou seja, diretamente pelo setor público.

É utilizado como instrumento fundamental para aferir a existência, ou não, de *value for money* para o erário público (valor acrescentado) na contratação de uma parceria com entidade terceira, geralmente - mas não exclusivamente - de natureza privada, funcionando como benchmark no processo de avaliação objetiva das propostas de entidades terceiras.



#1. MODELO DE INTERNALIZAÇÃO

O primeiro modelo que pode ser colocado é o da internalização assumindo o Município de Setúbal, a sua execução com recurso a meios próprios.

A favor desta opção milita:

- A quase ausência de assimetrias de informação entre prestadores de serviços e o município. Na ausência de fornecedores, não há partilha de informação, pelo que a informação e custos da operação são integralmente retidas pelo Município de Setúbal.
- O fato do Município assumir todas as tarefas de gestão e operação evita a fragmentação da prestação de serviços por várias entidades, evitando descoordenação entre prestadores e custos e tempo de gestão contratual.

A seu favor pesam também os argumentos que aconselham a que a privatização de setores de atividade públicos deva ser precedida de uma cuidadosa preparação.

- A entrada de operadores privados introduz um agente de natureza diferente, com diferentes motivações e (legítimos) interesses, diferentes modos de atuar e de processos de tomada de decisão, diferentes horizontes temporais de decisão e diferentes restrições.

- A entrada desse novo tipo de agente pode introduzir alguma rigidez adicional na alteração de rumo das políticas públicas, porquanto um conjunto de direitos e obrigações entre o Município de Setúbal e esse(s) agente(s) privado(s) ficam instituídos por um período longo.



MODELOS DE GESTÃO

#1. MODELO DE INTERNALIZAÇÃO

Em sentido contrário, deve sublinhar-se que o Modelo de Internalização não tem aptidão para resolver determinados problemas que é comum verificar-se neste tipo de operações:

- Não orientação aos objetivos
- Ineficiência de escala e de gama
- Limitações ao investimento
- Dificuldades de gestão associadas à contratação pública



08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

MODELOS DE GESTÃO

#1. MODELO DE INTERNALIZAÇÃO

A propósito dos custos do trabalho, são frequentes as acusações de dumping social em empresas prestadoras de serviços em regime de outsourcing, geralmente denunciadas por concorrentes.

O caso talvez mais conhecido é relativo às empresas de segurança e vigilância. O custo do trabalho em empresas que prestam serviços de vigilância e segurança chegou a ser objeto de recomendação da ACT às empresas de segurança privada e às entidades públicas utilizadoras desses serviços, com uma discriminação dos componentes integrantes do preço dos serviços de segurança privada a serem respeitados.

É legítimo reconhecer que a generalidade dos contratos de prestação de serviço, à luz de qualquer comparador público, têm um custo significativamente mais baixo quando prestados por empresas externas do que teriam caso fossem realizados diretamente por funcionários do Município.



MODELOS DE GESTÃO

#1. MODELO DE INTERNALIZAÇÃO

Este modelo é também prejudicado atentas as **restrições que as áreas financeira e de recursos humanos das entidades públicas** enfrentam, fruto de políticas de restrição financeira e de uma mais elevada rigidez laboral.

As entidades públicas estão muitas vezes obrigadas a prosseguir uma política de otimização da estrutura de gastos operacionais que promova o equilíbrio operacional, mediante a redução do peso dos gastos operacionais no volume de negócios face ao ano precedente, designadamente, ao nível dos gastos com pessoal.

Essas limitações inibem fortemente os esforços necessário à internalização das operações de forma duradoura.



(...), para algumas profissões especializadas de áreas operacionais, os salários praticados na administração pública na respetiva categoria não são aliciantes para a celebração de vínculos de longa duração e, por vezes, os **concursos públicos para admissão a tempo indeterminado ficam desertos, sem que os municípios tenham qualquer possibilidade de alteração deste quadro**, da exclusiva responsabilidade do Governo.

Portal do Município de Setúbal, 24 de fevereiro de 2022

MODELOS DE GESTÃO

#1. MODELO DE INTERNALIZAÇÃO

Os modelos puros de internalização de todas as funções operativas (limpeza, vigilância, e outros) tem colocado dificuldades às entidades públicas sobretudo porque algumas destas atividades requerem conhecimento e análise técnica dos respetivos setores, planeamento de médio e longo prazos, estabilidade de objetivos e de orientações estratégicas.

Não obstante, é possível encontrar dentro do setor público, entidades cuja especialização setorial pode ser útil para o estabelecimento de parcerias, caso não se opte por um modelo puro de internalização ou por um modelo puro de concessão da operação ao setor privado.



#2. MODELO INTERNALIZADO COM OTIMIZAÇÃO CONTRATUAL

O segundo cenário passa por um modelo internalizado, com gestão direta do ITS pelo município, tendo, contudo, uma exigente contratualização dos serviços externos a uma pluralidade de fornecedores.

Um modelo de múltiplos fornecedores é desprovido de mecanismos eficazes de coordenação, produzindo um efeito de «barreira» à ação e ao fluxo de informação entre os diversos fornecedores de cada bem ou serviço e o utilizador final do ITS.

É absolutamente crítico evitar que esta barreira de descoordenação surja no sistema e que seja criada uma ligação de responsabilização entre os fornecedores de serviços e o utilizador final do ITS, que deles beneficia. Em última análise, em benefício do passageiro.

Isto é, o desempenho dos prestadores de serviços e deve ser decisivamente influenciada pela avaliação do output que é produzido junto dos utilizadores do ITS.



Dito de outro modo, este modelo assenta em ter uma contratação fragmentada dos fornecedores mas

concebida e implementada de modo a que os fornecedores obtenham o seu resultado ótimo através da satisfação dos objetivos pretendidos pelo município de Setúbal, idealmente através da realização de inquéritos de satisfação regulares.



#2. MODELO INTERNALIZADO COM OTIMIZAÇÃO CONTRATUAL

Neste novo modelo proposto, o fornecedor deve estar orientado à satisfação das necessidades do utilizador do ITS

Isso passa pela adoção de medidas aos níveis da contratação dos serviços e do desenho dos contratos.

01

Na contratação dos serviços:

- Previamente à contratação de fornecedores é fundamental introduzir **metas** que o município de Setúbal pretenda impor.
- O Município tem de começar por fixar prévia e claramente as suas metas e os seus **objetivos**;
- Só depois torná-los explícitos e exequíveis aos potenciais fornecedores.



#2. MODELO INTERNALIZADO COM OTIMIZAÇÃO CONTRATUAL 02

No desenho dos contratos:

- Os **objetivos** do contrato devem centrar-se num **output orientado às necessidades dos utilizadores** e não necessariamente ao critério de adjudicação preço mais baixo.
- Os contratos devem **definir objetivos associando-lhes** um conjunto de **indicadores**, relativamente aos quais são apurados os desvios percentuais registados em cada ano, que por sua vez são agregados numa média ponderada para o cálculo de um **indicador global de desempenho**.
- A maior parte dos indicadores deve estar relacionado com o **desempenho operacional** e residualmente com o desempenho financeiro. Indicadores devem ser sobretudo orientados para os utilizadores do ITS e sobretudo dos passageiros: atrasos com origem na operação do ITS, limpeza, segurança, conforto, etc.
- O **desempenho** e a **remuneração** dos fornecedores devem ser **condicionados a esses indicadores** verificáveis junto dos utilizadores.
- A compensação do fornecedor pode ser um pagamento pecuniário direto ou uma outra forma de remuneração, de alguma forma dependente da verificação de um resultado, premiando o esforço despendido ou o risco assumido e induzindo-o a abster-se de tomar as decisões que sejam do seu exclusivo melhor interesse e em detrimento do interesse o Município de Setúbal;
- Adicionalmente, o contrato deve induzir o fornecedor a tomar as decisões corretas e a desenvolver os esforços desejados pelo Município de Setúbal, por exemplo recorrendo a penalidades com efeito económico.



#2. MODELO INTERNALIZADO COM OTIMIZAÇÃO CONTRATUAL

Daqui resulta um maior alinhamento de interesses:

- Município de Setúbal, deixa de ver nos fornecedores uma fonte de encargos financeiros para passar a ver um instrumento de gestão operacional.
- O risco existente passa agora a residir no índice de qualidade de serviço e nas metas a cumprir: O Município de Setúbal, precisa que o ITS e os seus utilizadores funcionem adequadamente; o fornecedor precisa de garantir que os utilizadores estão satisfeitos e recebem os bens e serviços nos termos adequados ao cumprimento das metas a que está vinculado no contrato.

As partes não deixam de ter uma relação de interdependência; mas não acumulam essa relação com outra, patológica, de natureza adversarial que inibia as hipóteses de sucesso pela cooperação voluntária.



No entanto, este modelo **não resolve**:

- Problemas de fragmentação da contratação e a descoordenação **X**
- A debilidade de investimento decorrente das limitações de escala e de prazos **X**
- A assimetria de informação entre fornecedores **X**



#3. MODELO DE FORNECEDOR ÚNICO

A resolução parcial desses problemas não solucionados exige a adoção incremental de uma outra opção.

Sem prejuízo de um estudo mais detalhado que permita uma delimitação rigorosa da dimensão ótima da gestão operacional a contratar, existe a possibilidade de ter diferentes serviços prestados através de um único fornecedor.

Este terceiro modelo passa pela concentração de contratos num único fornecedor.



A união de contratos de aquisição de bens e de serviços é permitida pelo artigo 32.º do Código dos Contratos Públicos.

#3. MODELO DE FORNECEDOR ÚNICO

A união de contratos tem um duplo efeito crítico:

- Cria um único contrato cujo **conteúdo** é maior do que o somatório das partes. Embora não altere totalmente esse espaço de potenciais ganhos de eficiência no curto prazo, pode decididamente a médio e longo prazo alargar significativamente os graus de liberdade da gestão dos prestadores de serviço nestas matérias.
- **Harmoniza o termo dos prazos** num só, aumentando o poder negocial do Município de Setúbal, que assim se vê na condição de dispor do negócio integral do ITS como um todo e não obrigatoriamente de forma fragmentada – porque separada no tempo e nos serviços a prestar

Desta forma, aumenta-se o grau de liberdade na gestão do volume de investimento exigível e na escolha das tecnologias a utilizar para garantir capacidade para o cumprimento de metas.



Outra vantagem reside na **minimização do ambiente de incerteza e a maximização da partilha de informação**: existe um único fornecedor que centraliza toda a informação antes repartida por vários fornecedores.

O **risco de assimetria informativa em desfavor do Município diminui (sem ser eliminado)** no caso de existir um único fornecedor, por comparação com vários fornecedores.



08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

#3. MODELO DE FORNECEDOR ÚNICO

Os custos de monitorização e de despesas de “cumprimento” são reduzidos a um único contrato e operador.

Incluem-se:

- As despesas de monitorização, que são as suportadas com o propósito de regular e comandar os comportamentos alheios e se traduzem vulgarmente por sistemas de supervisão, fiscalização e auditoria da conduta do agente e da sua prestação de contas, seja com recurso a meios próprios ou a entidades independentes e idóneas.
- As despesas de cumprimento, que são as despesas suportadas para se assegurar que não serão tomadas opções ou desenvolvidas ações que prejudiquem a outra parte ou, até, para a indemnizar caso esse dano já se tenha produzido.



O contrato único a celebrar tem de conter mecanismos que contrariem qualquer inobservabilidade que impeça o Município, de saber exatamente como promover o alinhamento do seu interesse com o interesse e o comportamento do operador.

Tem de condicionar reflexamente a conceção dos incentivos a atribuir. Os incentivos têm de ser fixados para estimular as partes a colocarem-se em planos iguais de informação.

Tem de reforçar poderes de supervisão recíproca sobre a conduta (e os resultados) do operador.



#3. MODELO DE FORNECEDOR ÚNICO

Contudo, este modelo **não resolve a debilidade de investimento decorrente das limitações de escala e de prazo.** ❌

Nos termos do artigo 440.º do Código dos Contratos Públicos, o prazo deste contrato é limitado até 3 (três) anos, incluindo quaisquer prorrogações expressas ou tácitas do prazo de execução das prestações que constituem o seu objeto.
Exceção: «salvo se tal se revelar necessário ou conveniente em função da natureza das prestações objeto do contrato ou das condições da sua execução».

No entanto, este modelo **não resolve a debilidade de investimento decorrente das limitações de escala e de prazo.** ❌



Por outro lado, nem todos os contratos podem ser unidos. Por exemplo, não há ganhos evidentes de acumular o contrato de abastecimento de água, porque os ganhos de eficiência vêm da gestão e não da aquisição do bem. O preço é regulado (tarifas municipais sujeitas a regulação da ERSAR), ao passo que os potenciais ganhos de eficiência resultam da gestão, através de reduções de perdas ou consumos – que não são transferidos para o fornecedor único.

Em suma: este modelo **não resolve a debilidade de investimento decorrente das limitações de escala e de prazo.** ❌

#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA

A resolução dos problemas de falta de escala pela abrangência de contratos e de prazo reclama a adoção incremental de um **modelo em que ao operador são atribuídas responsabilidades de gestão operacional em regime de serviço público.**

Esse modelo contratual passa por:

- Melhorar o conteúdo contratual como no Modelo #2 ✓
 - Concentrar contratos como no Modelo #3 ✓
- e
- Acrescentar contratos ao modelo e aumentando o prazo contratual, transferindo as responsabilidades de gestão operacional em regime de serviço público. ✓

O modelo assenta nos seguintes pressupostos:

- Atribuir a gestão operacional dessas tarefas, em regime de serviço público, a um operador único.
- O operador (público ou privado) assume a responsabilidade integral por esse serviço público, incluindo a operação e o investimento.
- Finalmente, a remuneração decorre da própria atividade – o elemento mais inédito da solução.



#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA

O contrato situa-se entre a figura da **concessão de serviço público** e a **gestão de serviço público**, que pode ser **contratualizado com uma entidade privada ou uma entidade da esfera pública com reconhecido know-how** na gestão de sistemas de transportes.

Um quarto modelo em que, ao cenário de o **fornecedor único assumir a titularidade integral da gestão operacional**, é adicionada a obrigação o fornecedor remunerar-se exclusivamente em função do output gerado junto dos utilizadores, i.e., pela prestação desses bens ou serviços diretamente junto deles.

Em caso de necessidade, poderão ser pagas compensações por essas obrigações de serviço público.

Seguimos de perto o entendimento de Pedro Gonçalves, para quem o serviço público se refere *"a uma tarefa administrativa, a uma atividade de que a administração é titular e por cujo exercício é responsável (responsabilidade de execução)"*.

Neste caso, exige-se que estejamos perante "um certo tipo de tarefas administrativas cujo elemento essencial se encontra no conceito de prestação". O autor refere ainda que "o ponto de partida deverá ser marcadamente subjetivo", sendo o serviço público uma "atuação administrativa de carácter positivo, de natureza técnica e não jurídica que satisfaz direta ou indiretamente as necessidades coletivas dos indivíduos -- a prestação pode ser «uti singuli», a cada cidadão, ou não" (cfr. Pedro Gonçalves, A concessão de Serviços Públicos (uma aplicação da técnica concessória), Almedina, 1999).



#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA

Em qualquer das qualificações, o contrato enquadra-se no artigo 5.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à adjudicação de contratos de concessão:

«Concessão de serviços», um contrato a título oneroso celebrado por escrito, mediante o qual uma ou mais autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes confiam a prestação e a gestão de serviços distintos da execução de obras referida na alínea a) a um ou mais operadores económicos, cuja contrapartida consiste, quer unicamente no direito de exploração dos serviços que constituem o objeto do contrato, quer nesse direito acompanhado de um pagamento.

A adjudicação de uma concessão de obras ou de serviços envolve a transferência para o concessionário de um risco de exploração dessas obras ou serviços que se traduz num risco ligado à procura ou à oferta, ou a ambos. Considera-se que o concessionário assume o risco de exploração quando, em condições normais de exploração, não há garantia de que recupere os investimentos efetuados ou as despesas suportadas no âmbito da exploração das obras ou dos serviços que são objeto da concessão. A parte do risco transferido para o concessionário envolve uma exposição real à imprevisibilidade do mercado, o que implica que quaisquer perdas potenciais incorridas pelo concessionário não sejam meramente nominais ou insignificantes;

À luz do artigo 430.º do Código dos Contratos Públicos, em qualquer dos casos aplicam-se as mesmas obrigações legais quanto ao procedimento pré-contratual e ao conteúdo contratual:

Artigo 430.º

Contratos afins

Os princípios do serviço público referidos no artigo anterior, bem como o regime definido na secção I do presente capítulo, são aplicáveis, com as necessárias adaptações, a contratos afins do contrato de concessão de serviços públicos.



#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA

Elementos fundamentais do contrato a celebrar:

- **Contrato dirigido aos utilizadores:** âmbito subjetivo do contrato de gestão operacional em regime de serviço público assenta de uma relação **triangular**, estabelecida entre o Município, o operador responsável pela Gestão do ITS e os utilizadores finais do ITS
- **Preservação do comando público.** É unânime a consideração de que estamos perante uma concessão da gestão do serviço público, não havendo uma transferência da titularidade do serviço público, mantendo-se como uma atividade administrativa: o que é concessionado é o direito a gerir o serviço público.
- Exigência de uma **significativa e efetiva transferência do risco para o operador**, abrangendo tanto a possibilidade de gestão, como as receitas daí emergentes e o risco da sua exploração – só assim existirá uma efetiva transferência da responsabilidade pela gestão do serviço público
- **Prazo: até 30 anos**, deve permitir a amortização e a remuneração do capital investido pelo concessionário, quando aplicável



À luz do artigo 430.º do Código dos Contratos Públicos, em qualquer dos casos aplicam-se as mesmas obrigações legais quanto ao procedimento pré-contratual e ao conteúdo contratual:

Artigo 430.º
Contratos afins

Os princípios do serviço público referidos no artigo anterior, bem como o regime definido na secção I do presente capítulo, são aplicáveis, com as necessárias adaptações, a contratos afins do contrato de concessão de serviços públicos.

#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA

Modelo soluciona problemas associados a este tipo de infraestrutura:

- **Inclusão de fornecimentos excluídos no modelo anterior:** as suas tarefas abrangem toda a operação e são finalisticamente orientadas para prestar um serviço (output) ao município de Setúbal e aos seus utilizadores ✓
- **Abertura para evitar a acumulação de problemas de escala e gama, nomeadamente de investimento.** Pela concentração definitiva de contratos, responsabilidades e abertura de prazo para a amortização de investimentos ✓
- Colocar a remuneração como prémio, valorizando o esforço despendido ou o risco assumido e induzindo-o a abster-se de tomar as decisões que sejam do seu exclusivo melhor interesse e em detrimento do interesse do município. Garante-se ainda mais a **qualidade do serviço, com diminuição de assimetria informativa e aumento da eficiência global** (qualidade de serviço). ✓



08/09/2023

Em suma: **contrato pelo qual o co-contratante se obriga a gerir, em nome próprio e sob sua responsabilidade, uma atividade de serviço público, durante um determinado período, sendo remunerado pelos resultados financeiros dessa gestão ou, diretamente, pelo contraente público**

É preciso estabelecer os termos da remuneração por conta da gestão operacional em regime de serviço público.



#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA REMUNERAÇÃO

A remuneração, no caso particular do ITS, advirá das receitas obtidas junto das tarifas cobradas junto dos utilizadores do ITS, em particular dos operadores de transporte de passageiros.

As tarifas a cobrar, dependendo da opção a adotar, podem ser cobradas diretamente pelo município aos operadores de transportes, para depois entregar parte ou totalidade das mesmas ao operador global do ITS, ou através de um regime concessional, proceder à cobrança diretamente junto dos operadores.

Justifica-se que o Município de Setúbal conserve a prerrogativa de assumir a responsabilidade da conceção e fixação ao gestor da operação em regime de serviço público das tarifas a cobrar aos utilizadores.

Isto é:

- O município de Setúbal, permanece como a entidade pública ordenadora do ITS, pelo que lhe cabe o poder de regular as atividades exercidas.
- Todavia, devendo estando em causa a remuneração do fornecedor único, o contrato a celebrar com o fornecedor único deve então estabelecer as regras com as quais o mesmo pode contar para a fixação em concreto das tarifas, em períodos anuais ou plurianuais, ou, mediante o caso, o valor pelo qual o município pretende remunerar o referido serviço de gestão integrada.



08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA REMUNERAÇÃO

Assim, o Município de Setúbal conserva a tarefa de cobrar as tarifas junto dos utilizadores do ITS. A sua execução passaria pelos seguintes passos:

- A cobrança de tarifas aos utilizadores envolveria a ação apenas do Município de Setúbal;
- O contrato estabeleceria que o Município de Setúbal, deteria a competência para definir e cobrar tarifas a aplicar aos utilizadores, idealmente definidas em regulamento municipal;
- O Município de Setúbal teria a obrigação de transferir o produto parcial dessa cobrança ao operador, conforme o método de cálculo fixado no contrato.
- A esse valor poderia ser eventualmente deduzido os custos de estrutura gerados pela operação de cobrança
- As tarifas seriam fixadas de modo a assegurar a contraprestação financeira do fornecedor único, de acordo com as indicações dadas.

01

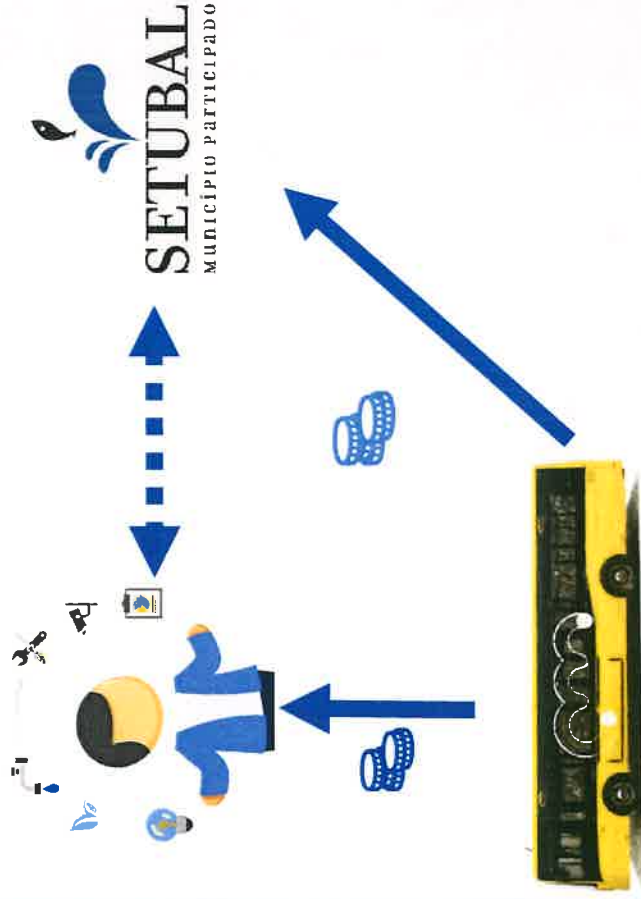


#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA REMUNERAÇÃO

02

Numa segunda modalidade, o fornecedor único passaria a assumir a cobrança direta de tarifas aos utilizadores e liberta o município dessa responsabilidade. O desenho do novo sistema de cobrança de tarifas carece de desenvolvimento posterior, mas as orientações gerais do esquema a adotar seriam as seguintes:

- A cobrança de tarifas aos utilizadores envolveria a ação coordenada do Município e do fornecedor único.
- O contrato estabeleceria que o Município deteria a ter competência para (apenas) definir as tarifas a aplicar aos utilizadores, idealmente através de regulamento municipal.
- O operador deveria implementar uma estrutura operativa de cobrança muito leve, assegurando baixos custos de funcionamento, e poderia funcionar de forma articulada com o Município e beneficiar da partilha da sua estrutura administrativa.
- As tarifas seriam fixadas de modo a assegurar a contraprestação financeira do fornecedor único, de acordo com as indicações dadas e com o EVEF do ITS.



#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA REMUNERAÇÃO

Para escolher entre um dos dois modelos remuneração, a opção deve ser tomada em razão de critérios que assegurem uma partilha equilibrada do risco de cobrança. Além disso, uma tarefa crítica na implementação do sistema de cobrança direta aos utilizadores seria a capacitação do operador, caso se opte por esta solução, para a execução da cobrança nos moldes preconizados.

A primeira modalidade parece apresentar-se globalmente mais favorável: o risco de cobrança é assumido pela Município de Setúbal, mas o risco de incumprimento é menor do que se a tarefa for assumida pelo operador. ✓

Além disso, o Município de Setúbal já dispõe de sistemas de cobrança de tarifas junto de utilizadores, pelo que se estima haver um custo acrescido ao transferir essa competência para outro operador.



#4. MODELO DE GESTÃO OPERACIONAL INTEGRADA

A celebração de um único contrato com atribuição de mecanismos de remuneração pela atividade e consequente transferência de risco operacional não deve traduzir-se no sentido de lhe estar subjacente um “caso base”, de acordo com o modelo tornado bastante comum em parcerias público-privadas.

De facto, seria totalmente inapropriado e desajustado do modelo de negócio de gestão operacional do Município de Setúbal uma solução que aceitasse consagrar contratualmente (e assim vinculando o Município) uma equação financeira sobre a qual assentam os pressupostos macroeconómicos e microeconómicos do projeto e que traduza a condição financeira do parceiro de exploração do ITS.

Neste caso, a entidade que for selecionada pelo Município, será confiada a exploração de uma atividade já plenamente instalada, em que a incerteza técnica e operacional da atividade no espaço temporal dos próximos 5 a 10 anos é significativa – sobretudo nas componentes de abastecimento de águas, eletricidade e máquinas –, que permite ter como certo que a existência de um caso base teria como consequência a prazo, mas inevitável, o pagamento de indemnizações para restabelecer um equilíbrio financeiro que, à partida, nunca se teria condições de prever.

É por esse motivo que a atividade económica a entregar ao Parceiro que vier a ser selecionado deve ser remunerada exclusivamente pela atividade associada ao próprio contrato, e não segundo uma expectativa remuneratória adicional criada no início da relação.

A fixação unilateral de objetivos de ao nível dos planos de investimento e de atividade garantem, contudo, que o operador do ITS não estará sujeito nem à arbitrariedade nem a uma incerteza ingerível na condução do seu negócio.

Assim sendo, deve ser totalmente rejeitada qualquer contratualização, direta ou indireta, que tenha por resultado garantir quaisquer remunerações ou receitas em cenários pré-idealizados pelo operador no momento da assunção da operação, nomeadamente prevendo taxas de rentabilidade ou outras formas de remuneração de capital.



SUMÁRIO DAS OPÇÕES

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



Modelo	Benefícios	Desvantagens	Implicações financeiras e operacionais
Internalização	<ul style="list-style-type: none"> Evita a assimetria de informação com fornecedores Evita problemas de eficiência com escala e gama de pequenos contratos 	<ul style="list-style-type: none"> Sem foco na qualidade de serviço: orientação p/ processos e não p/ resultados Internalização de todo o risco operacional (quebras, RH, equipamento, continuidade de serviço, etc.) Acesso reduzido a know-how especializado Menor flexibilidade nas soluções, sem estímulo para responder a evolução tecnológica Sem estímulo de concorrência/mercado 	<ul style="list-style-type: none"> Pressupõe reconstruir competência e áreas de atividade que não existem internamente: Limitações a investimento e recrutamento de pessoal constringem a operação
Internalizado com otimização contratual	<ul style="list-style-type: none"> Maior alinhamento com interesses dos utilizadores Maior indução de eficiência nos fornecedores Acesso a know-how e expertise disponível no mercado Possibilidade de benchmark 	<ul style="list-style-type: none"> Assimetria de informação entre fornecedores, município e utilizadores Falta de economias de escala e de gama Dificuldade de reunir investimento, fruto de âmbito reduzido de cada contrato e prazo Fraco incentivo ao acompanhamento de evolução tecnológica 	<ul style="list-style-type: none"> Contratos induzidos pelo preço do lado do fornecedor Duplicação de custos administrativos com vários procedimentos contratuais Necessidade de investir em monitorização de contratos Necessidade de produzir metas e KPI's
Fornecedor Único	<ul style="list-style-type: none"> Maior foco nos resultados e qualidade de serviço Eliminação parcial de problemas de eficiência com escala e gama de pequenos contratos Maior alinhamento com interesses dos utilizadores Maior indução de eficiência no fornecedor Acesso a know-how e expertise disponível no mercado Possibilidade de benchmark 	<ul style="list-style-type: none"> Risco operacional continua parcialmente assumido pelo município Contrato tendencialmente curto, dificuldade de reunir investimento Acompanhamento tecnológico lento Menor flexibilidade contratual Incapacidade de incluir todos os FSE's num único contrato 	<ul style="list-style-type: none"> Um único procedimento de contratação pública Necessidade de ajustar prazos de contratos em curso até à celebração de novo contrato único Necessidade de investir em monitorização de contratos Necessidade de produzir metas e KPI's: informação de base já existe
Gestão operacional integrada	<ul style="list-style-type: none"> Foco intensivo nos resultados e qualidade de serviço Evita problemas de eficiência com escala e gama de pequenos contratos Contrato de médio-longo prazo, eliminação de limitações de investimento Indução de eficiência e inovação tecnológica Acesso a know-how e expertise disponível no mercado, com conhecimento estratégico Inclusão de todos os FSE's num único contrato, bem como de outras atividades acessórias que podem ser exploradas Maior capacidade negocial para resolver questões com fornecedores, RH, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestão de contrato mais complexa, gestor operacional é um parceiro e não apenas um fornecedor Risco contratual é superior, pela dependência de um único gestor operacional Primeiro contrato deste género, requer prudência e informação 	<ul style="list-style-type: none"> Um único procedimento de contratação pública ou Protocolo com entidade pública Necessidade de ajustar prazos de contratos em curso até à celebração de novo contrato único Necessidade de investir em monitorização de contratos Necessidade de produzir metas e KPI's: informação de base já existe Necessidade de criar modelo remuneratório a partir das contas existentes

Importa referir que a escala, dimensão e complexidade da operação do ITS, bem como os resultados do EVEF a serem determinados na PARTE II do presente Estudo, podem alterar as conclusões preliminares do mesmo.


RECOMENDAÇÕES

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



RECOMENDAÇÕES




Eleger o Modelo de Contrato de Gestão Operacional em regime de serviço público como o indicado para realizar as atividades hoje na estrita responsabilidade do município.




Esse Modelo deve assentar num mecanismo de cobrança de taxas e tarifas aos utilizadores pelo município, designadamente através de Regulamento Municipal.




O Contrato deve ser o mais abrangente possível quanto ao universo de serviços incluídos e quanto ao prazo contratual, para permitir a realização de investimentos.




Deve ser entendida como crítica a introdução de objetivos e indicadores de desempenho (KPI) no Contrato de Gestão Operacional, devendo o Município de Setúbal, desenvolver-los desde já juntamente com todos os demais elementos integrantes de um procedimento pré-contratual.



Tendo em vista que a preparação, lançamento e conclusão do procedimento pré-contratual não ficará concluída no curto prazo, devem ser prorrogados e/ou renovados os contratos existentes, sempre que tal se afigure necessário para assegurar a continuidade de serviço do ITS



Não sendo viável eleger esse Modelo de Gestão Operacional em regime de serviço público, deverá eleger-se em todo o caso um Modelo de Fornecedor Único.



Também nesse caso deve ser entendida como crítica a introdução de objetivos e indicadores de desempenho (KPI) no contrato, devendo o Município, desenvolver os mesmos desde já, juntamente com todos os demais elementos integrantes de um procedimento pré-contratual.

ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA

PARTE II

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

INTRODUÇÃO

O presente EVEF – Estudo de Viabilidade Económica e Financeira – contém uma análise económica e financeira do projeto de Concessão da Prestação dos Serviços Públicos de Administração, Conservação, Manutenção e Operação através da exploração comercial do Terminal Intermodal de Setúbal.

Este estudo encontra-se baseado nos pressupostos do projetos, nas variáveis obtidas pelo modelo económico e financeiro desenvolvido, bem como nos documentos de suporte remetidos pelo Município de Setúbal e pelos operadores de transporte utilizadores do Terminal.



Sumário das principais conclusões

A execução deste investimento introduz uma alteração significativa, em termos de qualidade e comodidade na utilização do transporte público em Setúbal, melhorando as condições de mobilidade dentro e fora do concelho.

Trata-se de um investimento estruturante, considerando que o objetivo deste novo terminal é congregar a intermodalidade na zona da atual estação de comboios ao reunir, num único polo, opções de transporte coletivo rodoviário e ferroviário e que, atualmente, funcionam em locais distintos da cidade.

A empreitada contou com uma participação de fundos comunitários de 50%", resultando num terminal rodoviário com uma área de quase 3 500 metros quadrados e capacidade para 14 autocarros.

O projeto, designado PAMUS 01 – Interface de Setúbal está integrado na estratégia de mobilidade para a cidade, consubstanciado no Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes de Setúbal que a Câmara Municipal elaborou para assegurar um desenvolvimento planeado e harmonioso das matérias relacionadas com a mobilidade no concelho.

Em termos financeiros, o projeto apresenta uma taxa de rentabilidade (TIR) de 1,18%, o que constitui uma métrica importante para a capacidade e sustentabilidade orçamental do Município de Setúbal.

Tendo um prazo de concessão de 50 anos, conforme contratuado com a I.P. – Infraestruturas de Portugal S.A., o projeto de investimento, apresenta um Valor Atualizado Líquido (VAL) de cerca de 1 Milhão de euros, para o horizonte temporal da análise que converge, naturalmente, com o prazo de concessão.

Trata-se, assim, de um investimento estruturante que se revela como sustentável do ponto de vista financeiro, atingido um valor de geração de receita relativamente residual em termos do orçamento e da linha de receitas do município.

Em conclusão, este projeto, pela forma como se encontra desenvolvido não acarreta riscos operacionais para o Município, do ponto de vista económico e financeiro.



PRESSUPOSTOS

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



1. Horizonte temporal da análise

O horizonte de análise temporal do Estudo de Viabilidade Económica e Financeira foi determinado de acordo com o Prazo da Concessão do Terminal Intermodal de Setúbal, o qual foi delimitado em 50 anos, de acordo com o contrato assinado entre o Município de Setúbal e a IP – Infraestruturas de Portugal S.A.

Findo o prazo da Concessão, considera-se que os ativos fixos revertem, na sua totalidade, para o Concedente (IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.).

PRESSUPOSTOS

2. Custos da Operação

Os preços relativos aos custos operacionais foram obtidos por orçamentação direta.

Considerando a operação do Terminal Intermodal, foram identificados os seguintes custos operacionais, que se constituem como Fornecimentos e Serviços Externos.

Descrição	Custo unitário	Quantidade	Frequência Anual
Renda Exploração Terminal	1 000	1	12
Vigilância	3 533	3	12
Energia	400	1	12
Água	50	1	12
Manutenção	2 000	1	12
Seguro Multirisco	1 500	1	1
Seguro responsabilidade civil	1 500	1	1

Foram identificadas um conjunto de funções necessárias para garantir a operação, tendo-se, a partir desta, construído um quadro de pessoal, com alocações temporais variáveis.

Os gastos com pessoal foram determinados por referência à tabela salarial da função pública.

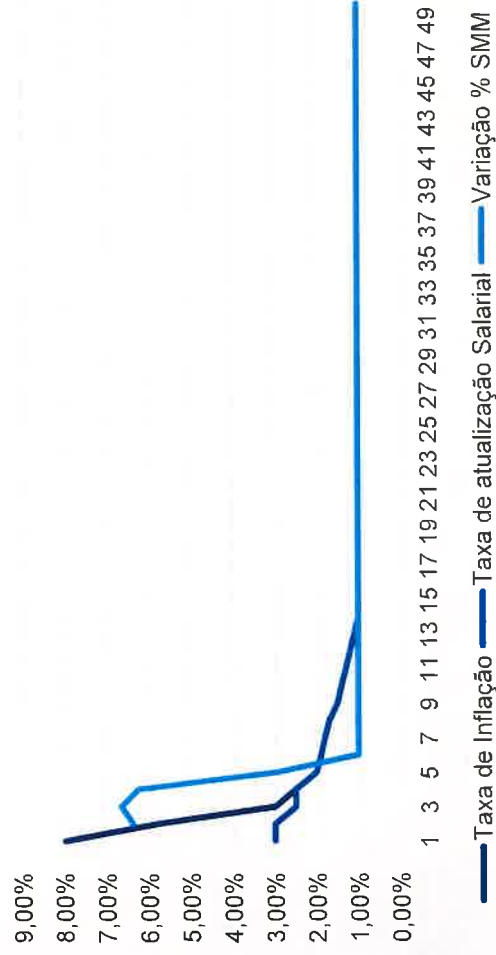
Descrição	Custo unitário	Quantidade	Frequência Anual	Nível Remuneratório
Gestor	2 109	0,5	14	Técnico Superior Nível 3
Supervisão Operacional	1 507	1	14	Técnico Superior Nível 1
Contabilidade	1 507	0,25	14	Técnico Superior Nível 1
Pessoal de Limpeza	1 070	2	14	Nível Remuneratório 1

3. Variáveis Macroeconómicas

Os preços e custos determinados evoluem, no modelo, ao longo do horizonte temporal da análise, de acordo com um conjunto de variáveis que influenciam o seu comportamento. Foram utilizadas as seguintes variáveis:

- Taxa de inflação – a qual influencia a evolução dos Fornecimentos e Serviços Externos;
- Crescimento do nível salarial da função pública – que determina a evolução do crescimento dos salários dos técnicos superiores e;
- Crescimento do Salário Mínimo Nacional – que determina a evolução do crescimento salarial do primeiro nível remuneratório.

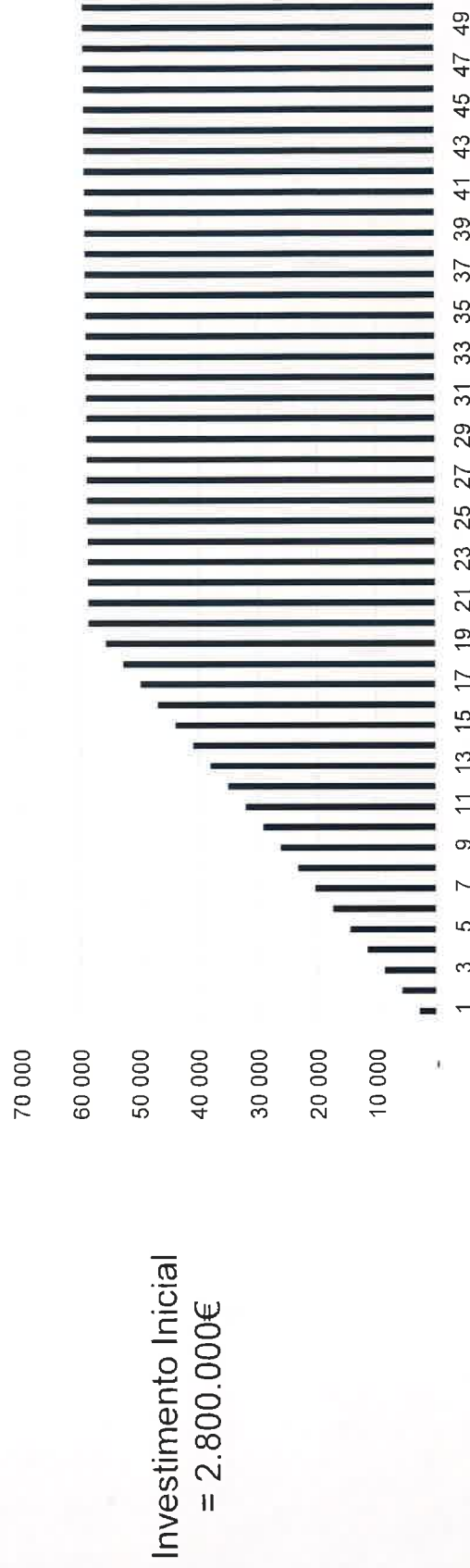
Evolução das variáveis Macroeconómicas



4. CapEx

O custo do investimento foi obtido a partir dos mapas de obras realizadas. Procedeu-se, igualmente, à estimação do investimento de reposição, o qual segue uma taxa crescente com um teto determinado a partir do vigésimo ano de operação, o que implica que nos períodos mais recentes o investimento de reposição é menor, crescendo ao longo do tempo e estabilizando num valor fixo (20º ano), mantendo-se constante em valor (em termos reais).

Evolução do Investimento de Reposição



5. Cálculo da Receita Operacional

A receita operacional foi calculada de acordo com duas linhas de receitas:

- Receita da Tarifa de Utilização da Plataforma: A partir das carreiras e linhas disponibilizadas pelos operadores do terminal determinou-se uma estimativa da utilização anual global e por operador;
- Receita de Arrendamentos dos espaços comerciais: As receitas de arrendamento foram determinadas tendo por base os preços de mercado vigentes para espaços semelhantes.

6. Determinação do Valor Económico

Como método de avaliação do projeto foi utilizada o Valor Atualizado Líquido (VAL) e a Taxa Interna de Retorno (TIR):

- Para o cálculo do Valor Atualizado Líquido utilizou-se uma fórmula económico-financeira capaz de determinar o valor presente de pagamentos futuros descontados a uma taxa de desconto apropriada, deduzida do custo do investimento inicial.
- No cálculo da TIR, os fluxos de caixa do projeto são calculados ao seu valor presente, através de uma taxa de desconto. A TIR do Projeto significa a taxa taxa à qual o Valor Presente Líquido – VPL é nulo.
- Para a análise deste projeto, a taxa de desconto utilizada foi a taxa das OT (Obrigações do Tesouro) no maior prazo transacionáveis.

PRESSUPOSTOS

7. PRESSUPOSTOS TRIBUTÁRIOS

Os pressupostos tributários foram adoptados de acordo com a legislação presente e em vigor, à data da realização do presente estudo.

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

MODELO ECONÓMICO E FINANCEIRO

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

1. DETERMINAÇÃO DA TARIFA DE UTILIZAÇÃO DA PLATAFORMA

A tarifa de utilização da plataforma foi determinada tendo por base o número de carreiras por operador, ponderado pelo número de utilizações contratualizadas da plataforma (toques). Tendo como referência os horários fornecidos pelos operadores, foram determinados cerca de 367.920 toques anuais.

A metodologia de cálculo está refletida no quadro à direita:

Empresa	Linha	Notas	Dia	Semana	Mês	Ano
FlixBus	Linha N1795	Opera todos os dias		8	34	408
	Linha 8902	2.º a 6.º s/ feriados e Carnaval	14	70	301	3 612
	Linha 8559	2.º a 6.º + domingo s/ feriados	2	12	52	624
	Linha 8943	2.º a Domingo s/ feriados	20	140	602	7 224
	Sines - Lisboa	Exceto Sábado e Domingo		5	22	264
	Lisboa - Portimão	Diário		7	30	360
	Lisboa - V.Verde Ficalho	Diário		7	30	360
	Sines - Lisboa	Diário		7	30	360
	Almodovar - Lisboa	Exceto Sábado		6	26	312
	Campo Maior - Lisboa	Diário		7	30	360
Rodoviária do Alentejo	Lisboa - Zambujeira Mar	Sexta, Sábado e Domingo		3	13	156
	V.Verde Ficalho - Lisboa	Exceto Domingo		6	26	312
	São Teotónio - Lisboa	Diário		7	30	360
	Odemira - Lisboa	Diário		7	30	360
	Monte Gordo - Lisboa	Diário		7	30	360
	Lisboa - Sines	Diário		7	30	360
	Lisboa - V.V.Ficalho	Exceto Domingo		6	26	312
	Lisboa - Sines	Exceto Sábado e Domingo		5	22	264
	Lisboa - Odemira	Diário		7	30	360
	Lisboa - V.Verde Ficalho	Diário		7	30	360
Rede de Expressos	Sines - Lisboa	Diário		7	30	360
	Lisboa - São Teotónio	Diário		7	30	360
	Lisboa - Monte Gordo	Diário		7	30	360
	Lisboa - Almodovar	Exceto Sábado		6	26	312
	Lisboa - Campo Maior	Diário		7	30	360
	Portimão - Lisboa	Diário		7	30	360
	Zambujeira Mar - Lisboa	Sexta, Sábado e Domingo		3	13	156
	Lisboa - Sines	Diário		7	30	360
	Diversos	Diário	949	6 643	28 565	342 780
	TST	Diário	15	105	452	5 424
Total de toques						367 920

1. DETERMINAÇÃO DA TARIFA DE UTILIZAÇÃO DA PLATAFORMA

Face ao volume de carreiras correspondente ao Lote 4, foi efectuada uma análise específica para as operações correspondentes, de acordo com as seguintes informações disponibilizadas pelos operadores correspondentes.

As informações foram agregadas por período e por semana, tendo sido calculado uma média ponderada sobre o número de circulações e, consequentemente toques.

Novo Número Linha	Período Escolar				Período Verão		
	Circulação Dias Úteis	Circulação Sábado	Circulação Domingo	Circulação Feriados	Circulação Dias Úteis	Circulação Sábado	Circulação Domingo
4432	24	0	0	12	12	0	0
4420	19	0	0	19	19	0	0
4416	5	0	0	5	5	0	0
4431	18	0	0	17	17	0	0
4472	92	96	96	92	90	90	90
4414	4	4	4	4	2	2	2
4415	11	2	0	10	10	2	0
4452	5	0	0	5	5	0	0
4453	2	10	6	2	2	10	6
4451	7	0	0	9	9	0	0
4402	8	0	0	7	0	0	0
4437	32	0	0	34	0	0	0
4411	45	0	0	45	0	0	0
4439	18	8	8	17	17	8	8
4404	40	37	37	40	40	37	37
4417	4	0	0	0	0	0	0
4512	20	8	6	20	8	6	6
4517	5	0	0	0	0	0	0
4548	8	0	0	0	0	0	0
4544	35	19	17	32	19	17	17
4540	18	0	0	18	0	0	0
4547	5	0	0	5	5	0	0
4562	17	5	0	19	5	0	0
4549	18	4	0	18	4	0	0
4516	16	4	1	15	4	1	1
4542	2	0	0	2	0	0	0
4543	10	3	3	10	3	3	3
4631	9	28	22	9	28	22	22
4630	14	0	0	14	0	0	0
4641	4	0	0	4	0	0	0
4720	2	0	0	2	0	0	0
4715	34	0	0	34	0	0	0
4901	14	7	7	14	7	7	7
4906	10	0	0	10	0	0	0
TOTAL	575	235	207	544	235	207	199

	Semana Período Escolar		Semana Período Verão		Média	
	Circulação	Toques	Circulação	Toques	Circulação	Toques
Total semana	3 317	6 634	3 341	6 682	3 323	6 646
Dia	474	948	477	955	475	949
						75,00%
						25,00%

PROJEÇÃO DE FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

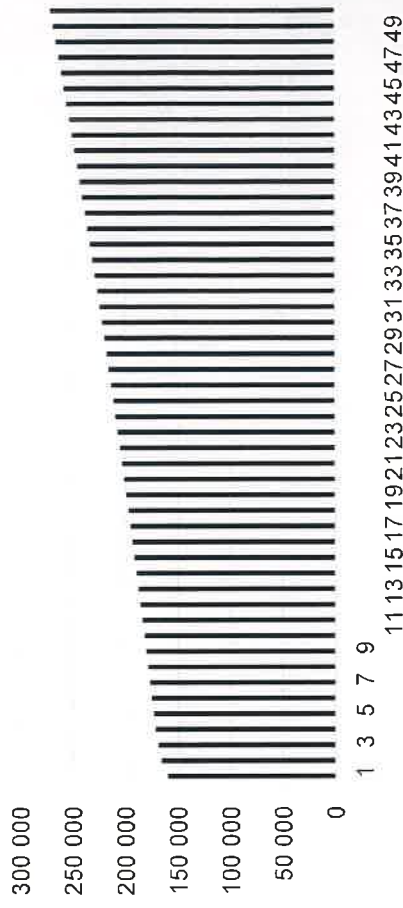
Para o modelo económico e financeiro foram determinados 7 tipos de custos operacionais relacionados com a operação do terminal intermodal. Os custos identificados foram caracterizados pelo seu preço, quantidade e frequência anual, obtendo-se, desta forma o respetivo custo mensal e anual.

Descrição	Custo unitário	Quant.	Frequência Anual	Quant. Total	Custo Mensal	Custo Anual
Renda Exploração	1 000	1	12	12	1 000	12 000
Vigilância	3 533	3	12	36	10 600	127 200
Energia	400	1	12	12	400	4 800
Água	50	1	12	12	50	600
Manutenção	2 000	1	1	1	167	2 000
Seguro Multirisco	1 500	1	1	1	125	1 500
Seguro responsabilidade civil	1 500	1	1	1	125	1 500

Em termos de evolução dos preços e dos custos operacionais, relacionados com Fornecimentos Externos, atualizaram-se os custos de acordo com a evolução esperada da inflação.

A evolução da inflação encontra-se descrita no modelo financeiro bem como no ponto 1.3. deste documento.

Evolução dos Fornecimentos e Serviços Externos



PROJEÇÃO DE GASTOS COM PESSOAL

Em termos de Gastos com Pessoal, determinou-se que o quadro de pessoal necessário para assegurar a operação do Terminal Intermodal necessitaria de 4 tipo de funções, com uma alocação a tempo inteiro e a tempo parcial. O quadro abaixo apresentado identifica as funções, níveis de remuneração e as quantidades necessárias de alocação de recursos, permitindo, desta forma, o cômputo dos respetivos custos mensais e anuais.

Descrição	Custo unitário	Quant.	Freq. Anual	Quant. Total	Custo Mensal	Custo Anual
Gestor	2 109	0,5	14	7	1 230	14 762
Supervisão Operacional	1 507	1	14	14	1 758	21 098
Contabilidade	1 507	0,25	14	3,5	440	5 275
Pessoal de Limpeza	1 070	2	14	28	2 497	29 969

Em termos de evolução dos preços e dos custos operacionais, relacionados com os Gastos com Pessoal atualizaram-se os custos de acordo com a evolução esperada das atualizações salariais. A evolução das atualizações encontra-se descrita no modelo financeiro bem como no ponto 1.3. deste documento, dividindo-se estas componentes na evolução do nível remuneratório da Função Pública e a evolução previsível do Salário Mínimo Nacional, que releva para o Pessoal de Limpeza.

Evolução dos Gastos com Pessoal



PROJEÇÃO DE INVESTIMENTO

O Investimento inicial cifrou-se em € 2.800.000, valor que corresponde à construção do Terminal Intermodal de Setúbal.

O projeto de investimento foi objeto de candidatura a incentivo financeiro, do Portugal 2020, com pedido de comparticipação de fundos comunitários de 50 por cento sobre o valor elegível, de acordo com a regulamentação aplicável a esta tipologia de projeto, estimando-se, assim, um incentivo não reembolsável de € 1.400.000.

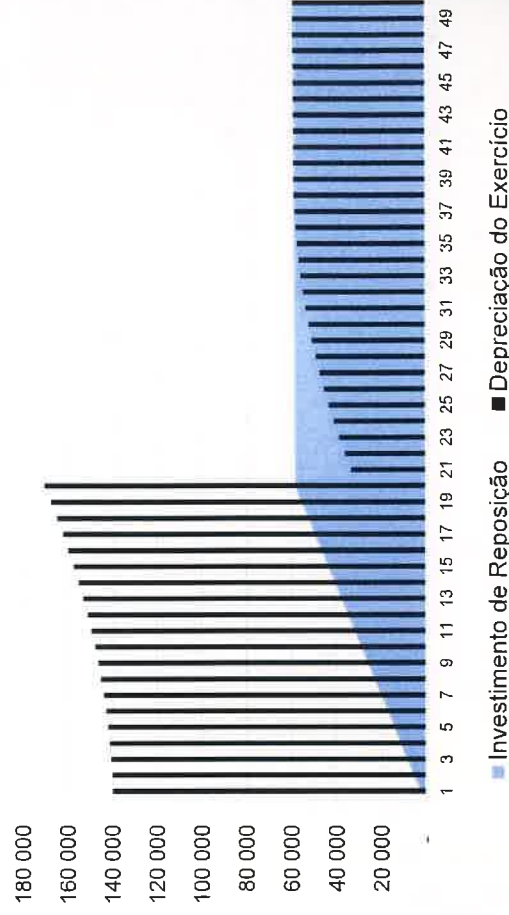
De acordo com as taxas de depreciação em vigor, o investimento foi amortizado a uma taxa de 5%, o que implica uma vida útil de 20 anos. Não obstante da taxa legal, a vida útil do investimento é superior à taxa legal de amortização, pelo que se determinou que o valor do investimento de reposição, ao longo do horizonte temporal da análise, seria inferior às amortizações do exercício calculadas pela simples aplicação da taxa legal.

	Custo	Taxa Dep.	Vida Útil	Dep. anual
Investimento Inicial	2 800 000	5,00%	20	140 000

Conforme descrito na secção de pressupostos, assumiu-se que o investimento de reposição, seria crescente ao longo dos primeiros anos, assumindo, no vigésimo ano, um valor constante, em termos reais.

Conforme as melhores práticas financeiras, o investimento de reposição, nos últimos anos, aproxima-se do valor das depreciações.

Evolução das depreciações e Investimento de reposição



ANÁLISE DE VIABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

RESULTADOS

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

O modelo financeiro considerou, como caso base, o número de toques reais dos operadores de transportes públicos que recorrem ao ITS na suas operações. Foi obtido um VAL de 673,7 mil euros e uma TIR de 3,5%, para uma taxa de toque de 0,62 euros.

Demonstração de Resultados

	1	2	3	4	5	10	20	30	40	50
Receitas	277 950	300 186	317 597	327 125	335 303	366 224	408 558	451 302	498 518	550 674
Taxa de Toque	229 950	248 346	262 750	270 633	277 398	302 979	338 003	373 365	412 428	455 577
Ocupação da Bilheteira	30 000	32 400	34 279	35 308	36 190	39 528	44 097	48 710	53 807	59 436
Ocupação Loja	6 000	6 480	6 856	7 062	7 238	7 906	8 819	9 742	10 761	11 887
Publicidade	12 000	12 960	13 712	14 123	14 476	15 811	17 639	19 484	21 523	23 774
Subsídio à Exploração	2 100 000									
Fornecimentos e Serviços Externos	149 600	161 568	170 939	176 067	180 469	197 111	219 897	242 903	268 316	296 387
Renda Exploração Terminal	12 000	12 960	13 712	14 123	14 476	15 811	17 639	19 484	21 523	23 774
Vigilância	127 200	137 376	145 344	149 704	153 447	167 597	186 971	206 532	228 140	252 009
Energia	4 800	5 184	5 485	5 649	5 790	6 324	7 066	7 794	8 609	9 510
Água	600	648	686	706	724	791	882	974	1 076	1 189
Seguro Multirisco	2 000	2 160	2 285	2 354	2 413	2 635	2 940	3 247	3 587	3 962
Seguro Multirisco	1 500	1 620	1 714	1 765	1 810	1 976	2 205	2 436	2 690	2 972
Seguro responsabilidade civil	1 500	1 620	1 714	1 765	1 810	1 976	2 205	2 436	2 690	2 972
Gastos com Pessoal	71 104	73 237	75 068	76 945	78 484	85 217	94 693	104 600	115 544	127 632
Gestor	14 762	15 205	15 585	15 975	16 295	17 693	19 660	21 717	23 989	26 499
Supervisão Operacional	21 098	21 731	22 275	22 832	23 288	25 286	28 098	31 038	34 285	37 872
Contabilidade	5 275	5 433	5 569	5 708	5 822	6 322	7 024	7 759	8 571	9 468
Pessoal de Limpeza	29 969	30 868	31 640	32 431	33 079	35 917	39 911	44 087	48 699	53 794
Resultado antes de depreciações, financiamento e impostos	2 157 246	65 381	71 589	74 113	76 350	83 895	93 968	103 799	114 659	126 655
Gastos / reversões de depreciações e amortizações	140 151	140 455	140 912	141 522	142 285	148 425	172 420	55 248	62 848	63 564
Resultado Operacional	2 017 094	-75 074	-69 322	-67 409	-65 935	-64 530	-78 451	-48 551	51 811	63 091

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial

RESULTADOS

TIR E VALOR ATUALIZADO LÍQUIDO

Como resultado do modelo desenvolvido obteve-se o Valor Atualizado Líquido (VAL) e a Taxa Interna de Rentabilidade (TIR). O VAL cifra-se em cerca de 1 Milhão de Euros e a TIR do projeto de investimento em 3,51%. A taxa de desconto utilizada foi a das Obrigações do Tesouro (OT) no seu prazo mais longo (10 anos).

Cálculo do Valor Atualizado Líquido

	1	2	3	4	5	10	20	30	40	50
Resultado Operacional	2 017 094	-75 074	-69 322	-67 409	-65 935	-64 530	-78 451	48 551	51 811	63 091
Depreciações do Exercício	140 151	140 455	140 912	141 522	142 285	148 425	172 420	55 248	62 848	63 564
Cash Flow	2 157 246	65 381	71 589	74 113	76 350	83 895	93 968	103 799	114 659	126 655
CapEx	2 803 024	6 074	6 074	6 074	6 074	6 074	6 074	6 074	6 074	6 074
Var. do Capital Circulante	705 199	688 536	-880	-481	-413	-273	-204	-226	-249	-275
Free Cash Flow -	1 350 977	- 629 229	66 395	68 520	70 689	78 095	88 099	97 951	108 834	120 856
Fator de desconto	1,00	1,02	1,04	1,07	1,09	1,21	1,49	1,85	2,28	2,82
Free Cash Flow descontado	-1 350 977	-616 052	63 643	64 305	64 951	64 550	58 929	53 022	47 675	42 843
Valor Atualizado Líquido (VAL)	673 710									
Taxa Interna de Rentabilidade	3,51%									

Acrescem receitas extraordinárias de carácter imprevisível (ex. coimas)

CONTACTOS

MORADA

Câmara Municipal de Setúbal
Praça de Bocage,
2900-866 SETÚBAL
PORTUGAL

WEBSITE

www.mun-setubal.pt

MORADA

HELLWEG LDA
Rua da Junqueira 39
1300-342 LISBOA
PORTUGAL

WEBSITE

www.hellweg.pt

08/09/2023

Estritamente privado e confidencial



W.S.