

Identificação da empresa

A Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, Decreto-Lei nº 202/94, de 23 de julho, cujo objeto principal é a exploração do transporte público rodoviário coletivo de passageiros na Área Metropolitana do Porto (AMP) e acessoriamente a exploração de atividades complementares ou subsidiárias daquele objeto.

Breve Historial da STCP

A STCP - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA - assegura o transporte coletivo público rodoviário de passageiros na AMP, em regime de exclusividade dentro dos limites do concelho do Porto, e no regime geral de concessão nos concelhos limítrofes - Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia.

Explora preponderantemente o modo autocarro e, em menor escala, o modo carro eléctrico.

Os transportes colectivos do Porto remontam a 1872, ano em que a "Companhia Carril Americano do Porto" inicia em Portugal este modo de transporte. Um ano depois, forma-se a "Companhia Carris de Ferro do Porto", fundindo-se as duas empresas em 1893, mantendo o nome desta última. 13 anos depois é outorgada uma concessão de transporte em carro eléctrico na cidade Porto, surgindo, como consequência, e um ano mais tarde, 1907, a "Companhia de Viação Eléctrica do Porto", que não chega a iniciar a actividade, sendo absorvida, em 1908, pela "Companhia Carris de Ferro do Porto", a qual vem a beneficiar daquela concessão.

A "Companhia Carris de Ferro do Porto" manteve a sua actividade 73 anos, surgindo o Serviço de Transportes Colectivos do Porto em 1946, criado pelo Decreto-Lei 38144 de 30 de Dezembro de 1950, após o resgate da concessão feito pela Câmara Municipal do Porto àquela companhia. Em 1975, através do Decreto-Lei nº 33/75 de 28 de Janeiro, o Serviço de Transportes Colectivos do Porto passa, a título provisório, a depender directa e exclusivamente do Ministério da Administração Interna e do Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, através da Secretaria de Estado dos Transportes e Comunicações, sem prejuízo da sua gestão em regime de autonomia administrativa e financeira.

Em 1994 o Serviço de Transportes Colectivos do Porto é transformado em Sociedade Anónima de capitais exclusivamente públicos, passando a designar-se por Sociedade de Transporte Colectivos do Porto, S.A, conforme estabelecido no Decreto-Lei 202/94 de 23 de Julho.

A STCP é uma empresa com um efetivo de 1.171 trabalhadores a 31 de Dezembro de 2015. Grande parte destes trabalhadores viveu a fase de transformação da Empresa em sociedade anónima e atravessou todo o processo de profunda reestruturação e modernização que a STCP tem vivido na última década.

Missão, Visão e Política

Missão

Prestar um serviço de transporte público urbano de passageiros na Área Metropolitana do Porto (AMP), em articulação concertada com os demais operadores rodoviários, ferroviário e de

metro ligeiro, contribuindo para a efectiva mobilidade das pessoas, disponibilizando uma alternativa competitiva ao transporte individual privado e gerando, pela sua atividade, benefícios sociais e ambientais num quadro de racionalidade económica e na busca da melhoria contínua do seu desempenho.

Visão

Ser reconhecida como empresa de referência entre as que apresentam as melhores práticas do sector dos transportes públicos de passageiros, a nível nacional e europeu.

Valores

Os seguintes valores definem a postura da STCP perante a sociedade em geral, perante os clientes, perante o acionista, perante os parceiros e os fornecedores e, igualmente, nas relações com todos os que nela trabalham ou com ela cooperam:

Legalidade, Responsabilidade, Rigor, Transparência e Isenção, Cooperação, Qualidade, Serviço Público, Consciência Social, Modernidade, Segurança e Preocupação Ambiental.

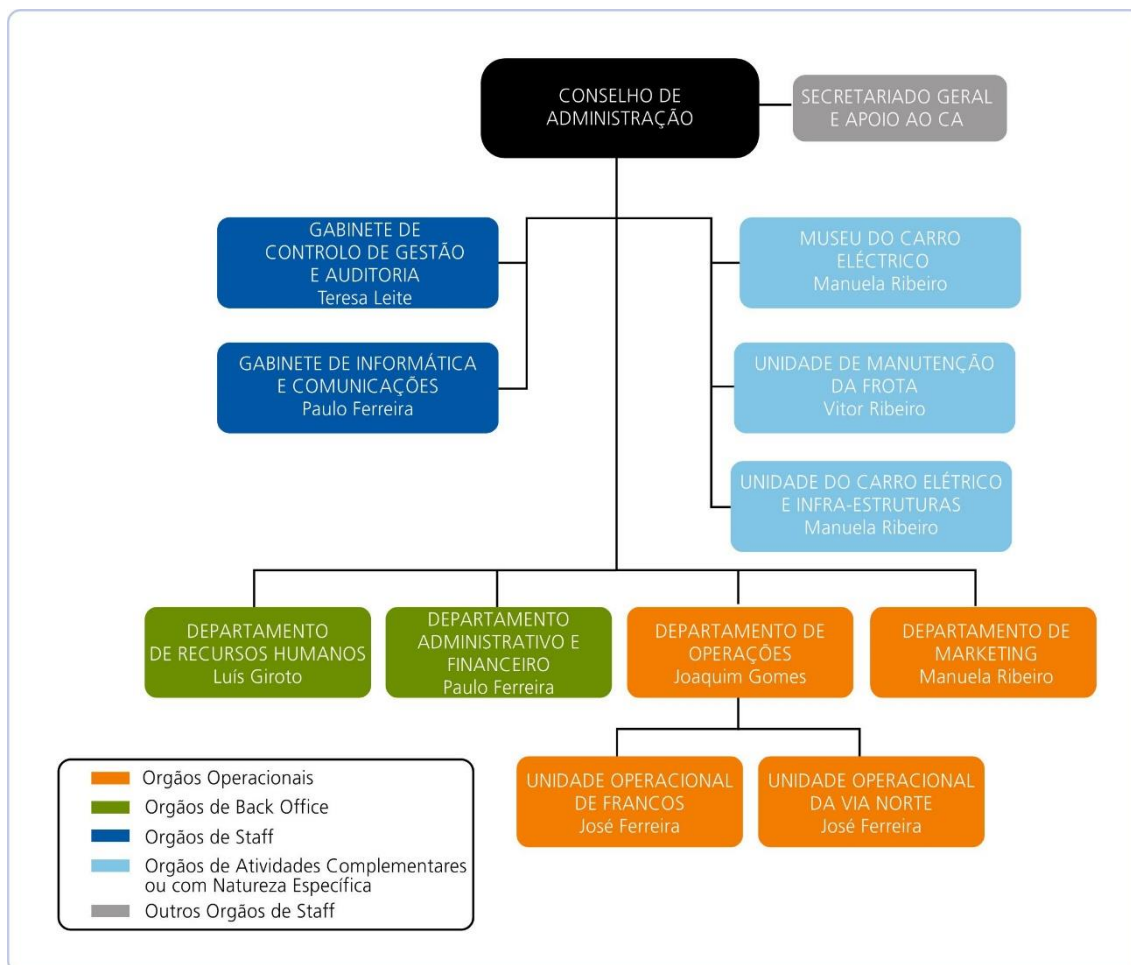
Política

No âmbito da sua Política de Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde do Trabalho a STCP pretende:

- Afirmar-se como agente dissuasor da utilização do transporte individual através da promoção de um transporte público urbano de passageiros de qualidade, seguro, moderno e eco eficiente.
- Responder às necessidades de mobilidade física e social dos clientes, através de uma adequada oferta ao nível da rede de transportes, da sua acessibilidade, dos horários e produtos, dentro dos limites permitidos pelas concessões, e pela racionalização dos recursos humanos e materiais.
- Promover a comunicação e a cooperação permanente com as entidades externas, nomeadamente instituições governamentais centrais e locais, associações corporativas, autarquias e público em geral.
- Garantir o desenvolvimento profissional, saudável e social dos seus trabalhadores, designadamente criando as condições adequadas ao exercício das suas atividades, que previnam as lesões, os ferimentos e os danos para a sua saúde.
- Minimizar o impacte ambiental da sua atividade de suporte, dotando as instalações e os equipamentos de soluções tecnologicamente eficientes, que promovam a redução progressiva da poluição e do consumo dos recursos energéticos e naturais.
- Desenvolver todas as suas atividades, produtos e serviços enquadrados por um sistema integrado de gestão, nas dimensões de qualidade, ambiente, segurança e saúde do trabalho, com o envolvimento de todos os seus trabalhadores, fornecedores, contratados, autoridades locais e clientes.

- Assumir a procura da melhoria contínua e o respeito pelos requisitos estabelecidos no seu Sistema Integrado de Gestão, incluindo não só os legalmente e estatutariamente aplicáveis como os de adesão voluntária, avaliando regularmente o seu desempenho através da realização de auditorias internas e culminando com a revisão anual do sistema.

Organigrama a 31 dezembro 2015



Objetivos

Através da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) nº 47/2014, de 22 de julho, o Governo determinou a abertura à iniciativa privada da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas públicas de transporte Metro do Porto, S.A. (MP) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. (STCP). Em concretização daquela medida, em 8 de agosto de 2014, a STCP e a MP, juntando-se como agrupamento de entidades adjudicantes, lançaram um concurso público internacional para a subconcessão da exploração dos serviços de transporte prestados por ambas as empresas, por um prazo de 10 anos, procedimento que sofreu depois alterações às respetivas peças em 14 de outubro de 2014, 12 de novembro de 2014 e 9 de dezembro de 2014.

Não obstante ter o referido concurso público culminado em adjudicação ao então agrupamento adjudicatário formado pela Ferrocarril Metropolitana de Barcelona SA. / Transports Ciutat Comtal S.A., no que respeita ao sistema de transporte da STCP - que foi objeto de condição suspensiva prevista no artigo 20º nº 3 do Programa de Concurso, e que veio a ser levantado por deliberação da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto para aditamento, ao regime geral de exploração do serviço público de transportes de passageiros, dos títulos de concessão concedidos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis – não veio a concretizar-se a celebração do respetivo contrato de subconcessão do sistema de transportes em modo autocarro da STCP, por caducidade da adjudicação, devido à não prestação atempada da caução.

Face à extinção do procedimento concursal, por força da caducidade da adjudicação da subconcessão do sistema de transportes da STCP, o então Conselho de Administração (CA), em 21 de agosto de 2015, deliberou proceder ao lançamento de novo procedimento pré-concursal por ajuste direto.

O Despacho nº 9660-A/2015, de 24 de agosto, dos Ministérios das Finanças e da Economia, veio aprovar as peças do novo procedimento pré-concursal e o lançamento do mesmo, considerando que o referido normativo se enquadrava num conjunto de medidas mais vasto constante do Plano Estratégico dos Transportes - PET, e do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – PETI3+ para o horizonte 2014-2020, resultante dos compromissos assumidos pelo Estado Português no âmbito do Programa de Assistência Económica e Financeira (PAEF). De acordo com o deliberado pelo CA foram convidadas a apresentar propostas, todas as entidades que adquiriram as peças do Concurso Público lançado em 8 de agosto de 2014. No dia 3 de setembro de 2015 foram apresentadas nove propostas. Dos relatórios preliminar e final da análise de propostas apresentados pelo júri, e que não mereceram qualquer reclamação, o júri propôs a adjudicação do objeto do Procedimento, para a subconcessão do sistema de transportes da STCP, S.A., ao Agrupamento Alsa National Express, constituído por: Nex Continental Holdins S.L.U. / Alsa Ferrocarril S.A.U. / Alsa Atlantica S.L.U., de acordo com as condições de remuneração previstas no artigo 36º do caderno de encargos da STCP, S.A..

A STCP deliberou, em 14 de setembro de 2015, adjudicar a proposta do Agrupamento Alsa National Express, tendo efetuado a comunicação prevista no ponto 10.4 do Convite à

apresentação de propostas, no dia 17 de setembro de 2015, produzindo-se então os efeitos da decisão de adjudicação.

No entanto, em 18 de setembro de 2015, a STCP foi citada no âmbito do Processo Cautelar nº 2149/15.6BEPRT, instaurado no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, por um conjunto de cidadãos ao abrigo do alegado direito de Ação Popular, requerendo a suspensão da eficácia da deliberação do Conselho de Administração da STCP de 21 de agosto de 2015, com base na qual foi promovido o procedimento de ajuste direto, com consulta a várias entidades. A STCP apresentou nos termos e para os efeitos do nº 1 ao artigo 128º do CPTA, resolução fundamentada tomada pelo Conselho de Administração, a 5 de outubro de 2015, sendo que esta resolução determinou o fim da suspensão dos prazos que se encontravam suspensos desde o dia 18 de setembro, com notificação nesse mesmo dia ao agrupamento vencedor.

Após a entrega dos documentos de habilitação e da apresentação da caução necessários, foi outorgado o contrato de subconcessão do sistema de transportes, em modo autocarro, da STCP, no dia 26 de outubro de 2015.

Em 30 de outubro de 2015, foi submetido o referido contrato à fiscalização prévia do Tribunal de Contas, nos termos dos artigos 45º e 46º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, aprovada pela Lei nº 98/97, de 26 de agosto, e em conformidade com o disposto no artigo 81º da citada lei e com as instruções constantes da Resolução nº 14/2011, de 11 de julho. O Tribunal de Contas, no âmbito do processo de fiscalização prévia do contrato, procedeu à devolução do processo de visto, a fim de ser completado o respetivo estudo (ofício Ref. DECOP/UAT.2/ 5245/ 2015, datado de 12-11-2015).

A Resolução da Assembleia da República nº 145/2015, publicada no Diário da República, 1.^a série, N.º 252 de 28 de dezembro de 2015, veio recomendar ao Governo a revogação e a reversão das subconcessões dos sistemas de transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., conforme definido nos pontos 1 e 2:

“ 1 - Proceda às medidas necessárias com vista à urgente anulação do processo de subconcessão do serviço público de transporte coletivo prestado pelas sociedades STCP — Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S. A. e pela Metro do Porto.

2 - Promova as medidas necessárias ao restabelecimento das condições legais existentes previamente ao processo de subconcessão.”

Tendo por referência as recomendações emanadas da Assembleia da República, e com base em pareceres jurídicos sustentados, o Conselho de Administração nomeado em 25 de janeiro de 2016, por Deliberação Social Unânime Por Escrito deliberou, já em fevereiro de 2016, sobre a intenção de anulação administrativa do ato de adjudicação e do contrato de subconcessão do sistema de transporte da STCP, S.A. celebrado entre a STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. e a Alsa Metropolitana do Porto, Lda., e para os efeitos previstos nos artigos 121.º e 122º do CPA, notificar o Agrupamento constituído pelas sociedades Holdings, S.L.U., Alsa Ferrocarril, S.A.U., Alsa Atlantica, S.L.U., bem como a sociedade Alsa Metropolitana do Porto, Lda., da deliberação, para todos os legais efeitos, tendente à anulação administrativa

do ato de adjudicação e do Contrato de Subconcessão do Sistema de Transporte da STCP, S.A., subsequentemente celebrado e que foi assinado a 26 de outubro de 2015.

A empresa consubstanciou através dos Instrumentos Previsionais de Gestão 2015, na sua versão final em 15 de dezembro de 2014, o Plano de Atividades e Orçamento 2015 e o Plano de Investimentos e Alienação de Ativos 2015, aprovados na Assembleia Geral de 29 de maio de 2015.

Apresenta-se nos pontos seguintes, de forma quantificada, as metas atingidas dos objetivos de gestão de acordo com o previsto no artigo 38º do DL nº 133/2013, de 3 de outubro.

Objetivos do contrato de gestão

Não foi estabelecido contrato de gestão para o ano de 2015.

Políticas da Empresa

O Programa do XXI Governo Constitucional comprometeu-se com o reforço das competências das autarquias locais nas áreas dos transportes, implicando a anulação das concessões e privatizações dos transportes coletivos de Lisboa e Porto. Deste modo, o Governo, acionista único da STCP, pretende aumentar a oferta de transporte coletivo, para potenciar o aumento significativo da sua utilização, designadamente através de uma transferência modal do transporte individual, garantindo desta forma padrões de mobilidade sustentável e reduzindo a emissão de gases que provocam o efeito de estufa.

O eventual processo de intermunicipalização da gestão da STCP pelas seis autarquias servidas pela empresa, Porto, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia mantendo-se nas mãos do Estado a posse da empresa, será analisada ao longo do ano de 2016.

Do ponto de vista operacional, a admissão de novos motoristas, processo iniciado em outubro de 2015, termina um ciclo de redução de efetivos e inicia, de forma progressiva, equilibrada e sustentada, a reabilitação da capacidade operacional da STCP para responder às necessidades dos cidadãos. Em 2016 é intenção que este processo de admissões prossiga, ao longo dos vários meses, de forma a permitir repor a capacidade de oferta perdida, num ritmo adequado à capacidade de formação e de integração instaladas na STCP.

A STCP passará assim a estar em boas condições para reconquistar a confiança dos seus clientes e voltar a dar garantias de qualidade no serviço às populações.

A reabertura do Museu do Carro Eléctrico, em novembro de 2015, com uma nova exposição permanente dos carros elétricos e uma nova sala expositiva, “a Sala das Máquinas da antiga Central Termoeléctrica de Massarelos”, e a sua interligação com a rede de carros elétricos existente, permitirá que ao longo do ano de 2016, exista uma dinamização destes espaços e património de interesse histórico e turístico inegáveis, através de diversos eventos.

Obrigações de Serviço Público

As obrigações de serviço público no transporte colectivo urbano de passageiros decorrem dos princípios da garantia de prestação do serviço e do acesso universal ao mesmo e correspondem, de uma forma geral, às imposições feitas às empresas transportadoras, no âmbito do regime legal de concessões aplicável.

Estas imposições são muitas vezes acrescidas, no caso das empresas públicas ou de capitais exclusiva ou maioritariamente do Estado, com necessidades de um serviço de transporte com acentuada componente social para um segmento significativo da população beneficiária, geralmente em áreas urbanas e/ou áreas metropolitanas,

Cumpre-lhes, frequentemente, assegurar um serviço de transporte em condições de rendimento marginal ou negativo, como sejam as situações de escassez de procura por servirem áreas populacionais pouco densas ou com baixa mobilidade ou por abrangerem dias/períodos horários de procura ocasional e diminuta.

Relativamente à prestação de serviço público ao cliente, é de destacar que a rede da STCP está em funcionamento 24 horas por dia, durante 365 dias por ano, garantindo um serviço social, eficiente e de qualidade mesmo em horas de baixa afluência.

A rede é constituída por 72 linhas, 58 de autocarro - em funcionamento na rede diurna, sendo que 36 destas têm serviço noturno - 11 linhas na rede da madrugada e 3 linhas de carro eléctrico. O compromisso da Empresa em cumprir determinados patamares de frequência e regularidade mínimos, bem como valores de referência para a velocidade comercial e taxas de ocupação, vai no sentido de prestar um serviço de excelência caracterizado não só pela comodidade e modernidade, mas também ajustado às necessidades dos clientes.

Também a prática de preços bonificados, nomeadamente a estudantes, menores, reformados ou idosos, sem qualquer compensação financeira directa ao desconto garantido, contribuiu para o acentuar do desequilíbrio económico da exploração.

Estão em vigor, desde 2006, descontos sociais do tarifário intermodal Andante, contratualizados com o Estado. Os descontos destinam-se a grupos específicos de clientes: terceira idade, reformados, pensionistas, crianças e estudantes. Foi criado, em setembro de 2008, o tarifário andante 4_18@escola.tp, destinado a crianças e jovens estudantes do ensino não superior, com idades compreendidas entre os 4 e os 18 anos e, em 2009, entrou em vigor o tarifário sub23@superior.tp, com vantagens para os estudantes do ensino superior. A existência dos tarifários sociais e específicos para os estudantes e seniores, reformados e pensionistas concretiza uma medida económico-social que permite o acesso ao transporte público a um custo relativamente baixo.

Com a publicação do Regulamento (CE) nº 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de outubro, foi criado o quadro regulamentar geral que irá permitir o estabelecimento de regras claras e objetivas para a fixação das compensações financeiras a atribuir às empresas de transporte público de passageiros pela prática de serviço público, através da contratualização dos respectivos serviços. Em linha com o referido Regulamento Europeu, o Decreto-Lei nº

167/2008, de 26 de agosto, veio estabelecer, a nível nacional, o regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas.

A 8 de agosto de 2014 foi assinado, entre o Estado Português e a STCP, S.A., o Contrato de Serviço Público para a prestação do serviço de transporte público de passageiros, por modo autocarro na Área Metropolitana do Porto, nos termos do Regulamento (CE) nº 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, do artigo 5º do Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de agosto e do artigo 48º do Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro. A 10 de dezembro de 2014 foi efetuado um aditamento ao referido contrato de prestação de serviço público, onde consta a alteração ao prazo de vigência, que passa a compreender o período de 1 de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2024.

As Obrigações de Serviço Público encontram-se definidas na Cláusula Sétima do Capítulo III, do Contrato de Serviço Público para a prestação do serviço de transporte público de passageiros, por modo autocarro, na Área Metropolitana do Porto.

Termos Contratuais da Prestação de Serviço Público

No seguimento da Resolução do Conselho de Ministros nº 47/2014, de 22 de julho, o Estado contratualizou com a STCP, a 8 de agosto de 2014, a prestação do serviço de transporte público de passageiros, por modo autocarro, na Área Metropolitana do Porto. A 10 de dezembro de 2014 foi efetuado um aditamento ao referido contrato de prestação de serviço público, onde consta a alteração ao prazo de vigência, que passa a compreender o período de 1 de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2024.

Este contrato define as obrigações de prestação de serviço pela STCP, S.A., as penalidades em caso de incumprimento dessas obrigações, e estipula a inexistência de compensações financeiras pelo seu cumprimento.

Não são regulados no seu âmbito, as responsabilidades relativas à Dívida Histórica da STCP, S.A., as responsabilidades relativas à Grande Manutenção, o serviço de transporte prestado pela STCP por meio de carro elétrico, dado o seu caráter essencialmente histórico-turístico e o Museu do Carro Elétrico, dado o seu caráter essencialmente histórico-cultural e turístico.

O aditamento ao Contrato de Serviço Público, assinado em 10 de dezembro de 2014, através do qual a data de entrada em vigor passou a ser 1 de janeiro de 2015, introduz uma disposição segundo a qual, verificando-se uma alteração substancial dos pressupostos do contrato, se procederá a uma revisão da estipulada inexistência de compensações financeiras.

Exposição dos termos de contratualização da prestação de serviço público

- Associação de metas quantitativas a custos permanentemente auditáveis

O Contrato de Serviço Público (CSP) celebrado com a STCP, S.A. tem como tema do seu Capítulo V “Eficácia económica e compensação financeira pelo cumprimento das obrigações de

serviço público.” Na Cláusula 14º (Eficácia económica da exploração), incluída no Cap. V, refere entre outros que o contrato assenta nas bases financeiras explicitadas no Anexo A, do CSP.

- Modelo de financiamento, prevendo penalizações em caso de incumprimento

A Cláusula 15º (Compensação financeira devida pelo cumprimento das obrigações de serviço público) do CSP refere, entre outros, que considerando os pressupostos e os critérios de cálculo constantes do Apêndice ao Anexo A, do CSP, não haverá lugar ao pagamento de qualquer compensação financeira pelo Estado durante a vigência do Contrato. No entanto, verificando-se uma alteração substancial aos pressupostos subjacentes ao Contrato, proceder-se-á à revisão dos termos constantes do Apêndice ao Anexo A, com vista a estabelecer o montante da compensação pelo serviço público a pagar à STCP, em conformidade com o previsto no Regulamento e no Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de agosto.

Na Cláusula 20º (Penalizações por incumprimento contratual) está definida a aplicação de uma penalização por incumprimento contratual, calculada de acordo com o estabelecido no Anexo F.

- Critérios de avaliação e revisão contratuais

O CSP tem como tema do seu Capítulo VII “Acompanhamento e fiscalização do Contrato.” Na Cláusula 19º (Indicadores de Qualidade da Oferta), incluída no Cap. VII, refere que para efeitos deste contrato devem ser considerados os Indicadores de Qualidade da Oferta descritos no seu Anexo D, onde consta também o esquema de penalidades e bonificações a aplicar aos referidos indicadores.

Na Cláusula 21º (Fiscalização do Contrato) estão definidas as entidades responsáveis pela fiscalização do cumprimento do disposto no CSP.

Na Cláusula 24º (Alterações ao Contrato) está definido que qualquer alteração ao CSP só é válida se realizada por acordo escrito entre as partes.

- Parâmetros destinados a garantir níveis adequados de satisfação dos utentes

No Anexo D do CSP, nº 2 Indicadores estão definidos indicadores para avaliar o serviço prestado pela Empresa, nomeadamente, taxa de cumprimento das viagens e taxa de cumprimento dos horários, que serão utilizados para avaliar a satisfação dos clientes da empresa.

- Metodologias adotadas tendo em vista a melhoria contínua da qualidade do serviço prestado e do grau de satisfação dos clientes e dos utentes

O Anexo D do CSP, nº 1 Oferta, designa o nº 1.1 por Oferta inicial, nº 1.2 Política a seguir - 1.2.1 Horário de funcionamento, 1.2.2 Paragens e percursos, 1.2.3 Frequência comercial, 1.2.4 Cumprimento do horário e 1.2.5 Utilização da lotação; e levam em consideração eventuais ajustamentos que sejam necessários efetuar no sentido de adaptar a oferta à procura.

Também no Anexo D do CSP, no nº 3 Bonificações e Penalizações estão definidas bonificações para determinados níveis de desempenho de serviço, incentivando assim a melhoria contínua da qualidade do serviço prestado e do grau de satisfação dos clientes e dos utentes.

Modelo de Financiamento Subjacente à Prestação de Serviço Público

A compensação pelas Obrigações de Serviço Público está prevista no Regulamento (CE) nº 1370/2007 e no Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de agosto.

O Contrato de Serviço Público para a prestação do serviço de transporte público de passageiros, por modo autocarro, na Área Metropolitana do Porto, celebrado entre o Estado Português e a STCP, S.A., a 8 de agosto de 2014, e o aditamento a esse Contrato, assinado em 10 de dezembro de 2014, tem como tema do seu Capítulo V “Eficácia económica e compensação financeira pelo cumprimento das obrigações de serviço público.” Na Cláusula 14º (Eficácia económica da exploração), incluída no Cap. V, é definido entre outros, que o contrato assenta nas bases financeiras explicitadas no Anexo A, do CSP.

- Modelo de financiamento

A Cláusula 15º (Compensação financeira devida pelo cumprimento das obrigações de serviço público) do CSP refere que, considerando os pressupostos e os critérios de cálculo constantes do Apêndice ao Anexo A, do CSP, não haverá lugar ao pagamento de qualquer compensação financeira pelo Estado durante a vigência do Contrato. No entanto, verificando-se uma alteração substancial aos pressupostos subjacentes ao Contrato, proceder-se-á à revisão dos termos constantes do Apêndice ao Anexo A, com vista a estabelecer o montante da compensação pelo serviço público a pagar à STCP, em conformidade com o previsto no Regulamento e no Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de agosto.

Na Cláusula 20º (Penalizações por incumprimento contratual) está definida a aplicação de uma penalização por incumprimento contratual, calculada de acordo com o estabelecido no Anexo F.