



INSTRUMENTOS PREVISIONAIS DE GESTÃO (IPG)

2021

08 de abril de 2021

Handwritten signature and date:
08/04/21

STCP - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.

Capital Social: 319.994.590,00 euros

Contribuinte: 500 246 467

Registada na 2ª Conservatória do Registo Comercial do Porto com o nº 51372

Sede:

Avenida Fernão de Magalhães, 1862 13º

4350-158 Porto

Tel. +351 225 071 000

Fax. +351 225 071 150

Correio eletrónico: geral@stcp.pt

Sítio na internet: www.stcp.pt

Índice

1. Introdução.....	5
2. A Empresa	6
2.1 Apresentação e evolução histórica	6
2.2 Missão, Visão e Valores	7
2.3 O grupo	8
3. Estimativa de realização 2020.....	9
4. Orientação para a elaboração dos IPG 2021.....	14
4.1 Objetivos Setoriais.....	14
4.2 Pressupostos de Referência.....	17
4.2.1 O DL nº 151/2019 e sua 1ª alteração (DL nº 175/2019)	17
4.2.2 Orientações da Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	19
5. Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2021 - 2024.....	20
5.1 Política da STCP	20
5.2 Objetivos estratégicos da Empresa	21
5.3 Pressupostos internos	22
5.4 Pressupostos macroeconómicos	24
5.5 Plano de Atividades 2021-2024.....	24
5.6 Orçamento 2019-2021	34
5.6.1 Resultados e EBITDA.....	34
5.6.2 Rendimentos operacionais	36
5.6.3 Gastos operacionais.....	40
5.7 Plano de redução de custos (PRC).....	50
5.8 Recursos humanos.....	55
5.9 Resultados financeiros.....	58
6. Plano de investimentos / financiamento e alienação de ativos.....	59
7. Peças Contabilísticas.....	73
7.1 Demonstração de resultados por natureza (em 31 de dezembro)	73
7.2 Demonstração dos fluxos de caixa (em 31 de dezembro).....	74
7.2.1 Dotações de Capital	77
7.2.2 Evolução do Endividamento.....	78



7.3 Balanço (em 31 de dezembro)	79
7.4 Demonstração das alterações do Capital Próprio (em 31 de dezembro). 81	81
8. Principais riscos da execução da proposta de orçamento.....	82
ANEXOS.....	85

* Y B 2

1. Introdução

O Plano de Atividades e Orçamento 2021 da STCP, designado por Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG), foi elaborado em fase de transição da STCP, S.A. de uma empresa do setor empresarial do Estado para uma empresa do setor empresarial local, intermunicipal.

Não havendo ainda outras orientações estratégicas, o Plano de Atividades e Orçamento 2021 teve em consideração as “instruções para a elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2021, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do SEE” emanadas pelo Despacho n.º 395/2020-Secretaria de Estado do Tesouro, de 27 de julho de 2020, recebidas via email da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), de 29 de julho de 2020.

Tendo por base aquelas instruções, foi preparada a proposta dos Instrumentos Previsionais de Gestão de 2021 da STCP, S.A., que incluem o Plano de Atividades e Orçamentos de Exploração e de Investimentos.

De acordo com o n.º 6 do Artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, as empresas devem apresentar propostas de plano de atividades e orçamento para cada ano de atividade, reportado a cada triénio. Os IPG 2021 da STCP reportam aos anos de 2021 a 2024 tendo em consideração que a data de término do atual Contrato de Serviço Público da STCP é o ano de 2024.

Este Plano de Atividades e Orçamento 2021 é elaborado num contexto de enorme incerteza, dado o surgimento, em março de 2020, da pandemia do vírus SARS-CoV-2 e dos seus efeitos negativos quer na saúde pública, quer na economia, tanto a nível mundial como nacional, e dos respetivos impactos na atividade da STCP e da redução do seu volume de negócios, tanto no ano de 2020 como no ano de 2021.

Neste contexto, a elaboração do orçamento da empresa para o período 2021-2024 teve como dificuldade acrescida a incerteza quanto à evolução da doença e às medidas legislativas e restritivas tomadas para o seu combate, e os seus efeitos na atividade económica, dificultando assim a realização de previsões a médio prazo, em especial no que respeita à procura de transporte público e respetiva receita, uma vez que, dada a natureza de serviço público de interesse geral prestado pela STCP, o impacto na oferta é bastante reduzido.

As estimavas e orçamentos apresentadas nos IPG foram elaborados de acordo com os princípios contabilísticos da continuidade, da prudência, dos valores históricos e da materialidade. As previsões foram elaboradas a preços correntes.

2. A Empresa

2.1 Apresentação e evolução histórica

A designação do Serviço de Transportes Colectivos do Porto (S.T.C.P.) surge em 1946 com o Resgate da Concessão, para o transporte de pessoas, feito pela Câmara Municipal do Porto a um grupo de empresários.

O cariz fundamental da prestação desse serviço, no contexto da mobilidade urbana da Área Metropolitana no Porto, foi reforçado com a atribuição ao S.T.C.P. do direito exclusivo de operação no concelho do Porto e concelhos fronteiriços, pelo Decreto-Lei nº 40744, de 27 de agosto de 1956.

Após vários anos a funcionar como um serviço municipalizado o S.T.C.P. passou, no âmbito do processo de nacionalizações subsequente ao 25 de abril de 1974, para a titularidade do Estado Português. O Estado assumiu todas as situações jurídicas que o município detinha em relação ao S.T.C.P..

Em 1994, pelo Decreto-Lei nº 202/94, de 23 de julho, a empresa foi convertida em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, detida na sua totalidade pelo Estado Português, passando a designar-se por Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A., tendo sido publicados os seus estatutos.

A partir de 1 de janeiro de 2021, a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto por força da aplicação do Decreto Lei nº 151/2019, de 11 de outubro, passa a ser detida pelos municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, na proporção estabelecida no nº 1 do artigo 4º do Decreto-Lei nº 151/2019, de 11 de outubro, e a integrar o sector empresarial local.

A STCP, S.A. é o principal operador de transporte público rodoviário pesado de passageiros da Área Metropolitana do Porto (AMP), prestando um serviço público de uma forma socialmente responsável. A empresa colabora ativamente para o desenvolvimento sustentável da região e das populações que serve.

A STCP tem atualmente uma rede de transportes composta por 72 linhas, 69 operadas em modo autocarro e 3 em modo carro elétrico. A rede tem aproximadamente 500 quilómetros de extensão, e desenvolve-se nos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, servindo cerca de 2.500 paragens, localizadas ao longo da rede viária desses concelhos.



2.2 Missão, Visão e Valores

Missão

A missão da STCP é a “prestação de 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 efetiva 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

A Visão da empresa é “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.”

A STCP rege-se pelos seguintes Valores estruturantes

- | | |
|-------------------|---------------------------|
| • Legalidade | • Responsabilidade |
| • Rigor | • Transparência e Isenção |
| • Cooperação | • Qualidade |
| • Serviço Público | • Consciência Social |
| • Modernidade | • Segurança |

Os Valores estruturantes estão contidos no Código de Ética e Conduta da STCP, constituindo uma referência para o desempenho da Empresa, para os seus colaboradores e para o seu relacionamento institucional, social e ambiental.

A STCP assume perante os seus Clientes os compromissos seguidamente apresentados, que se encontram amplamente divulgados, nomeadamente nas viaturas de serviço público:

- Assegurar um serviço de qualidade e ao encontro das expectativas do cliente;
- Difundir uma informação simples e correta sobre o serviço disponibilizado (seja em condições normais ou em caso de alterações), nos suportes de comunicação disponíveis;
- Estabelecer os horários de modo ajustado à procura, adotando as medidas corretivas identificadas;
- Pôr em prática medidas que melhorem a regularidade de serviço, em paralelo com as entidades responsáveis pela gestão da via pública e da mobilidade;
- Promover e levar a cabo as ações indispensáveis, de maneira a assegurar níveis de segurança elevados no serviço de transporte e na sua utilização, com o propósito de garantir sempre o bem-estar do cliente;
- Disponibilizar uma rede ajustada de vendas, bem como simplificar a compra de títulos de transporte, numa lógica intermodal;
- Manter em bom estado de conservação e limpeza os seus veículos;



- Considerar critérios de eficiência energética e de redução da emissão de poluentes na frota, contribuindo assim para a proteção do meio ambiente;
- Não exercer qualquer tipo de discriminação sobre os passageiros, sobretudo no que confere às tarifas e às condições contratuais;
- Investir na melhoria crescente do acesso das pessoas de mobilidade reduzida aos autocarros.

O Contrato de Serviço Público (CSP) da STCP, cujo Segundo Aditamento foi celebrado em 28 de julho de 2017, entre o Estado Português, a AMP e a STCP, alterado pelo Terceiro Aditamento, que entrou em vigor em 27 de dezembro de 2020, celebrado entre os Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia e a STCP, define as condições de prestação do serviço de transporte por parte da STCP e estabelece o cumprimento das obrigações de serviço público a que a empresa está vinculada.

2.3 O grupo

A STCP, S.A. tem as seguintes participações sociais nas entidades descritas na tabela infra:

Designação Social	% Participação
STCP Serviços - Transportes Urbanos, Consultoria e Participações, Unipessoal, Lda.	100,00%
TIP- Transportes Intermodais do Porto, ACE	33,30%
Transpublicidade - Publicidade em Transportes, S.A.	20,00%
Metro do Porto, S.A.	16,60%
OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, S.A.	8,33%

A STCP, S.A. exerce uma influência dominante na empresa STCP Serviços, na qual possui 100% do capital.

Face ao exposto foram dadas indicações à participada STCP Serviços para proceder à elaboração do Plano de Atividades e Orçamento para 2021.



3. Estimativa de realização 2020

O ano de 2020 ficou marcado pelo surgimento da pandemia COVID 19 que afetou profundamente a atividade económica em Portugal e no resto do mundo.

A Organização Mundial de Saúde qualificou a situação de emergência de saúde pública ocasionada pela epidemia da doença COVID-19, tornando imperiosa a tomada de medidas para assegurar o tratamento da mesma.

No dia 18 de março de 2020 foi decretado o primeiro estado de emergência em Portugal, através do Decreto do Presidente da República nº 14-A/2020, de 18 de março.

As medidas de contenção da crise de saúde pública tiveram repercussões na atividade económica e determinaram uma queda do PIB nacional de que não há precedentes.

A atividade de 2020 da STCP foi fortemente influenciada pelo contexto da situação pandémica e das suas consequências. A procura e consequentemente a receita de transporte, registada desde meados de março de 2020, atingiram quebras nunca antes obtidas.

No quadro seguinte apresenta-se a estimativa da evolução dos principais indicadores da atividade da STCP no ano de 2020:

	Unid.	Est. Real 2020	Var. ano 2019		Variação orç. [2]	
			abs.	%	abs.	%
Procura (Passageiros Transportados)	Milhões	49,2	-27,5	-35,9%	-1,7	-3,4%
Receta de Transporte [1]	Milhões €	33,4	-15,8	-31,9%	-0,48	-1,4%
Oferta (Veículos Km de Serviço)	Milhões	21,9	-0,34	-1,5%	-1,0	-4,4%
EBITDA Recorrente	Milhões €	-3,3	-6,8	-195,7%	7,4	69,0%
Plano de Investimentos	Milhões €	18,1	1,8	10,8%	-6,3	-26,0%

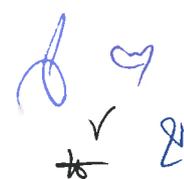
[1] Incluiu participações Andante e PART

[2] Versão setembro 2020

Na **estimativa de realização de 2020** foram utilizados os seguintes **pressupostos**:

- Valores reais até novembro, inclusive;
- Estimativa de valores para o mês de dezembro com base na informação das várias áreas/departamentos da empresa e/ou conforme contratos em vigor e valores históricos;
- Foi considerado o aumento de capital a 28/12/2020, por parte do Estado Português, de 2,09 milhões de euros, relativo ao montante adicional para as obras de requalificação das Estações de Recolha, após a sua revisão em alta, e compensação da parte não assumida pelo POSEUR, relativa ao posto de abastecimento de gás da Via Norte.

Este montante foi abatido pela DGTF à dívida do Estado relativa ao financiamento de investimentos, constante na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro;



- Foi considerado o novo empréstimo do Estado Português, a 29/12/2020, no montante de 8.054.611,00 euros, destinado a financiar o défice operacional de 2020 justificado pela situação decorrente da pandemia COVID 19;
- Foi considerada a compensação da Área Metropolitana do Porto (AMP), no montante de 4,76 milhões de euros + IVA, pela perda de receita e aumento de gastos, por motivo da COVID 19. Este valor foi considerado em Rendimentos de OSP – Outros. Assumiu-se que parte deste valor (3.397.512,80 euros + IVA) é recebido em 2020 e o restante em fevereiro de 2021;
- No que respeita aos imóveis da STCP, foi assumido o seguinte:
 - na sequência da avaliação externa que foi realizada recentemente, efetuou-se, em dezembro de 2020, o ajustamento do valor contabilístico da antiga Estação de Recolha de S. Roque em -491 mil euros (passou de 7,091 milhões de euros, para 6,6 milhões de euros)
 - devido à atual falta de informação não foram consideradas quaisquer outras variações de justo valor de ativos
 - foi mantido no património da STCP o terreno da Rua do Loureiro e, nas contas da empresa, foi mantido o valor do adiantamento (200 mil euros) recebido no âmbito do contrato promessa celebrado para aquele terreno, mas não concretizado até ao momento;
- **O Terceiro Aditamento do Contrato de Serviço Público da STCP tem início a 27 de dezembro de 2020, inclusive**, pelo que para os últimos 5 dias do ano, o valor de compensações por obrigações de serviço público, corresponde ao montante proporcional a 5 dias da média mensal do valor para o ano de 2020, considerado nesse contrato.

Demonstração de Resultados

Resultados (milhares de euros)	2019	Orç. 2020	2020 (Provisório)	2020- 2019	2020- Orç. 2020	2020- 2019	2020- Orç. 2020
Vendas e serviços prestados	49 581	34 196	33 438	-16 143	-758	-32,6%	-2,2%
Subsídios à exploração - OSP	4 546	5 878	5 999	1 454	122	32,0%	2,1%
Subsídios à exploração - OSP Adicionais	0	780	315	315	-465	-	-59,6%
Subsídios à exploração - Outros	84	1 019	4 769	4 685	3 750	5610,9%	367,9%
Outros rendimentos e ganhos	3 045	2 898	2 946	-98	48	-3,2%	1,7%
Rendimentos	57 255	44 772	47 468	-9 787	2 696	-17,1%	6,0%
CMVMC	1 090	1 352	1 800	710	448	65,1%	33,2%
Fornecimentos e serviços externos	20 377	20 968	16 453	-3 925	-4 515	-19,3%	-21,5%
Gastos com o pessoal	31 622	32 574	32 112	491	-462	1,6%	-1,4%
Outros gastos e perdas	685	623	435	-249	-188	-36,4%	-30,2%
Gastos	53 773	55 517	50 800	-2 974	-4 717	-5,5%	-8,5%
EBITDA RECORRENTE (X)	3 482	-10 745	-3 332	-6 813	7 413	-195,7%	69,0%
Gastos de depreciação e de amortização (y)	4 673	6 133	6 039	1 367	-94	29,3%	-1,5%
Imparidades, provisões, reversões, var. justo valor ativos e ganhos/ perdas em associadas (z)	-2 540	322	813	3 353	491	132,0%	152,6%
Resultado Operacional (EBIT) (x)-(y)-(z)	1 349	-17 200	-10 184	-11 533	7 016	-855,0%	40,8%
Juros de SWAP	20 796	24 035	23 901	3 105	-134	14,9%	-0,6%
Variação de justo valor SWAP	-19 164	-23 873	-23 583	-4 419	290	-23,1%	1,2%
Encargos com SWAP	1 632	162	318	-1 314	157	-80,5%	96,8%
Juros e encargos de financiamento	3 029	2 144	2 184	-844	40	-27,9%	1,9%
Juros Auferidos	0	0	3	3	3	-	-
Resultado Financeiro	-4 661	-2 305	-2 499	2 162	-194	46,4%	-8,4%
Imposto sobre o rendimento do exercício	-149	-200	-200	-51	0	-33,9%	0,0%
Resultado Líquido	-3 163	-19 305	-12 483	-9 321	6 822	-294,7%	35,3%



- Para 2020 estima-se um EBITDA Recorrente negativo de aproximadamente 3,3 milhões de euros, reduzindo cerca de 6,8 milhões de euros (-195,7%) relativamente a 2019, mas sendo mais favorável em 7,4 milhões de euros (+69%) do que o orçamentado para esse ano.

Rendimentos

Os rendimentos ascendem a **47,5 milhões de euros, reduzindo 9,8 milhões de euros (-17,1%) face a 2019**, aumentando 2,7 milhões de euros (+6%) face ao orçamento.

- **Vendas e serviços prestados** - redução de 16,1 milhões de euros (-32,6%) face ao ano anterior, devido ao impacto do COVID 19 na procura e consequentemente na receita de transporte, atingindo esta cerca de 33,4 milhões de euros. Face ao orçamento há uma redução de 758 mil euros (-2,2%).
- **Subsídios à Exploração - OSP** - superior a 2019 em cerca de 1,5 milhões de euros (+32%). O valor de 2019 contempla o montante constante no 2º aditamento ao contrato de serviço público e o ajustamento anual, efetuado no mês de dezembro de 2019, que implicou uma redução da compensação das OSP do ano. Em 2020, de 1 de janeiro a 26 de dezembro de 2020, foi considerado o montante que consta no 2º aditamento ao CSP para 2020 em duodécimos, na proporção daquele período. É assumido que o **início do Terceiro Aditamento do Contrato de Serviço Público da STCP ocorre a 27 de dezembro de 2020** pelo que, para os últimos 5 dias do ano, foi considerado o valor proporcional daqueles dias do mês de dezembro, tendo em conta o total do contrato para o ano de 2020, em duodécimos. O orçamento de 2020 considera para todo o ano a vigência de o 2º aditamento ao contrato de serviço público, pelo que a variação da estimativa de realização face ao orçamento, é de +122 mil euros (+2,1%).

Não está ainda considerado nas contas previsionais o valor do eventual ajustamento a efetuar no final de ano de 2020 da compensação financeira por obrigações de serviço público do 2º Aditamento ao Contrato de Serviço Público.

- **Subsídios à Exploração - OSP Adicionais** - referem-se aos montantes a pagar pelos municípios como compensação pelo reforço da oferta por motivo COVID, que implicou a subcontratação da operação de algumas linhas para libertação de recursos materiais e humanos, para efetuar reforço em outras linhas. Em 2020, este montante ascendeu a 315 mil euros, valor que ficou abaixo do orçamentado em 465 mil euros.
- **Subsídios à Exploração - Outros** - ascendam a 4,8 milhões de euros, respeitando a maior parte, 4,76 milhões de euros, a compensações financeiras a pagar pela AMP por impactos negativos do COVID nas contas da empresa. Inclui ainda 11,4 mil euros relativos à compensação da Segurança Social (SS) por gastos com pessoal incorridos pela STCP no âmbito do COVID, cuja responsabilidade é da SS e 866 euros de comparticipação POSEUR relativos ao plano de comunicação.
- **Outros Rendimentos e Ganhos** - 2,9 milhões de euros, -98 mil euros (-3,2%) do que o valor de 2019 e +48 mil euros (+1,7%) do que o valor orçamentado.



Gastos excluindo depreciações e amortizações e imparidades, provisões, reversões, variação de justo valor ativos e ganhos/ perdas em associadas

Ascendem a **50,8 milhões de euros, reduzindo cerca de 3,0 milhões de euros (-5,5%) face a 2019** e reduzindo 4,7 milhões de euros (-8,5%) face ao orçamento.

- **CMVMC + FSE** – atingem 18,3 milhões de euros, -3,2 milhões de euros (-15%) face a 2019 e uma redução de 4,1 milhões de euros (-18,2%) face ao orçamento.

Esta redução, deve-se essencialmente à redução dos gastos com combustível (gasóleo, gás natural e eletricidade). Face a 2019 há uma redução de 4,1 milhões de euros (-46%) nos gastos com combustíveis, devido ao efeito preço, uma vez que os veículos km produzidos são sensivelmente idênticos aos realizados em 2019 (-1,7%). Devido ao COVID 19, registou-se ainda uma redução nos gastos com comissões (-684 mil euros) e com consumos de títulos de transporte (-41 mil euros), devido à redução das vendas e validações, e uma redução nos gastos com trabalhos especializados (-38 mil euros), com publicidade e propaganda (-53 mil euros) e com deslocações e estadias (-12 mil euros), e com outros gastos, fruto da redução de serviços do Museu e devido ao confinamento.

Em contrapartida registou-se um aumento de gastos com manutenção de autocarros, carros elétricos e pneus, em +445 mil euros, devido ao aumento da frota com manutenção contratada e ao isolamento das cabines dos motoristas no interior dos autocarros, medida tomada no âmbito da proteção contra o COVID 19. Registou-se ainda um aumento de gastos com limpeza, higiene e conforto em +621 mil euros e com vigilância e segurança das instalações em +201 mil euros, devido às medidas tomadas para combater o impacto do COVID 19, um aumento dos consumos de fardamentos em +234 mil euros, uma vez se trata do ano de renovação de fardamento, e um aumento de gastos com seguros em +82 mil euros e com fiscalização da receita em +82 mil euros, devido à entrada em vigor de novos contratos.

Resumo dos gastos incorridos com as medidas tomadas pela STCP, a partir de março de 2020, para combate à pandemia COVID 19 e à proteção dos clientes e dos colaboradores, estimados em cerca de 1 milhão de euros (1 milhão de euros):

Conta (valores em euros)	Descrição	2020	Peso
6267 Limpeza, higiene e conforto	Reforço de limpeza nos autocarros, carros elétricos e instalações	509 644	50,8%
62232 Material de proteção e segurança	Reforço de segurança controlo de acessos das portarias e medição da temperatura	134 362	13,4%
62262 Manutenção de Autocarros e Carros Elétricos	Isolamento da cabine de motoristas	146 229	14,6%
6211 Subcontratos Linhas	Subcontratação de Linhas	132 568	13,2%
62232 Material de proteção e segurança	Aquisição de materiais de proteção e segurança	25 179	2,5%
612411 Material de Proteção e Segurança	Materiais de stock de proteção e segurança	18 552	1,8%
62619 Outras rendas	Instalação de quiosques e WC nas ER da STCP para sala de isolamento em casos suspeitos	20 955	2,1%
62262 Manutenção de Autocarros e Carros Elétricos	Peças em Inox dobráveis c/ cavilha e suportes p/C Elétrico	5 376	0,5%
62265 Manutenção e assistência de softwares	Gastos com materiais e sistemas informáticos	3 254	0,3%
6227 Comunicação e informação ao público	Materiais e serviços de comunicação e informação ao público	2 821	0,3%
6222 Publicidade e propaganda	Publicidade e propaganda	2 000	0,2%
várias Contas diversas	Outros materiais	2 147	0,2%
	Total	1 003 087	100,0%

Se estes gastos forem expurgados dos gastos com o reforço das linhas por motivo COVID, uma vez que se obteve a respetiva compensação pelas autarquias, então os gastos líquidos adicionais devido à pandemia COVID 19 ascenderão a **871 mil euros**.

- **Gastos com Pessoal** - atingem os 32,1 milhões de euros, apresentando um aumento de 491 mil euros (+1,6%) face a 2019 e uma redução de 462 mil euros (-1,4%) relativamente ao orçamento.

O aumento face a 2019 prende-se por um lado com:

- o aumento salarial de 1,4% face à tabela de 2019;
- o aumento do efetivo médio em +11 efetivos, face a 2019;

O Efetivo a 31/12/2020 é de 1.333 trabalhadores, +44 face a 31/12/2019.

- **Outros gastos e perdas** - 435 mil euros, - 249 mil euros (-36,4%) face a 2019 e 188 mil euros (-30,2%) face ao orçamento, devido essencialmente à redução das indemnizações por sinistros e do donativo ao Centro Cultural da STCP, pelo facto de não ser possível a realização das atividades previstas devido à pandemia.
- **Gastos com amortizações** - 6 milhões de euros, superior em cerca de 1,4 milhões de euros (+29,3%) face a 2019, devido ao investimento realizado em 2019 e 2020, e inferior ao orçamentado em 94 mil euros (-1,5%).
- **Imparidades, provisões, variação de justo valor de ativos e ganhos / perdas em associadas** - 813 mil euros, superior em 3,4 milhões de euros (+132%) face a 2019 e superior em 491 mil euros (+152,6%) face ao orçamento.

Apresenta-se na tabela seguinte o detalhe destes gastos:

Imparidades, provisões, reversões, var. justo valor ativos e ganhos/ perdas em associadas (em milhares de euros)	Real	Orç2020 versão setembro	Est. Real.
	2019	2020	2020
Imparidade de dívidas a receber (perdas)	3,97	0,00	0,00
Provisões (reduções/ aumentos)	338,27	318,44	318,44
Imparidades invest. não depreciáveis/ amort. (perdas)	0,08	0,00	0,00
Aumentos/ reduções justo valor	-214,25	0,00	491,00
Imparidades invest. depreciáveis/ amort. (perdas)	-1 857,31	0,00	0,00
Ganhos/ perdas imput. Subs.e empreend. Conjuntos	-810,72	3,37	3,37
Total	-2 539,96	321,81	812,81



4. Orientação para a elaboração dos IPG 2021

Os instrumentos provisionais de gestão (IPG) da STCP compreendem o Plano de Atividades e Orçamento (PAO), o Plano de Investimentos e as Demonstrações Financeiras Previsionais para o período 2021-2024.

4.1 Objetivos Setoriais

Os principais eixos assumidos nas **Grandes Opções do Plano para 2021** - Lei nº 75/2020, de 31 de dezembro - que têm impacto com o sector dos transportes públicos de passageiros são os seguintes:

“A crise pandémica e as subsequentes medidas de contenção causaram um impacto completamente disruptivo nas atividades económicas. A generalidade dos setores de atividade reportou quedas abruptas da atividade, destacando aqui o setor dos transportes.

Esta crise motivou uma resposta nacional que se estrutura em três fases:

- a) Fase de emergência, centrada na resposta sanitária, mas que também visou apoiar as empresas e os trabalhadores num momento de redução drástica da sua atividade, evitando assim a destruição de empregos e de capacidade produtiva;*
- b) Fase de estabilização, para ajudar trabalhadores, famílias e empresas a ultrapassar as dificuldades provocadas pela pandemia, apoiando uma retoma sustentada da atividade económica;*
- c) Fase de recuperação, dirigida à adaptação da economia portuguesa a uma realidade pós-COVID-19.*

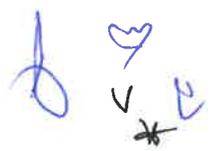
(...)”

“(…) as Grandes Opções (GO) do Plano 2021-2023 estão organizadas em torno das quatro agendas seguintes:

- As pessoas primeiro: um melhor equilíbrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade.***
- Inovação digitalização e qualificações como motores do desenvolvimento;***
- Transição climática e sustentabilidade dos recursos;***
- Um país competitivo externamente e coeso internamente.”***

“(…) o investimento na qualidade dos serviços públicos.

“Serviços públicos de qualidade são um importante instrumento para a redução das desigualdades e a melhoria das condições de vida de todos, independentemente da sua maior ou menor riqueza pessoal ou da sua classe social. São ainda um fator indutor das decisões de investimento, quer nacionais, quer na captação de Investimento Direto Estrangeiro, criando um clima de estabilidade e confiança. A qualidade dos serviços é potenciada se tiverem um âmbito universal, forem inclusivos, tendencialmente gratuitos e tiverem uma distribuição no território que garanta o acesso aos mesmos. Serviços públicos fortes e capacitados são um elemento de inovação na economia facilitador da vida dos cidadãos e a sua eficácia, traduzida na sua capacidade de cumprir a sua missão, está também associada a uma utilização responsável de recursos. Neste sentido, é



necessária uma abordagem holística que se traduza em instituições transparentes, que prestam contas aos cidadãos; instituições inclusivas, que garantam a acessibilidade aos serviços públicos de todas e de todos os cidadãos; e instituições inovadoras, capazes de ajustar as suas respostas à dinâmica e evolução das pessoas e da sociedade. Para o efeito, a modernização dos serviços públicos deve passar pelo alinhamento entre um contexto de especialização setorial e um contexto de transversalidade, num compromisso com a eficácia e eficiência coletiva, e de onde deve brotar a uniformidade dos serviços públicos. A eficácia dos serviços públicos na redução das desigualdades é maior quando exista uma intervenção acrescida contra as desigualdades no início da vida. (...).”

“(...) relativamente ao investimento na Qualidade dos Serviços Públicos as medidas apresentadas são as seguintes:

O acesso aos serviços públicos como prioridade - uma das questões mais relevantes em matéria de qualidade dos serviços públicos diz respeito ao acesso a serviços públicos adequados às diversas necessidades e realidades socioterritoriais.

Para tal, é fundamental proceder à otimização da gestão e prestação em rede dos serviços coletivos existentes nas áreas da saúde, educação, cultura, serviços sociais e de índole económica e associativa, assegurando níveis adequados de provisão de bens e serviços públicos, potenciando as ligações rural/urbano.

(...)

Melhorar a qualidade do atendimento - o bom atendimento nos serviços públicos deve ser encarado como um verdadeiro direito. Deve ser prestado um atendimento de qualidade, rápido, cordato e que resolva efetivamente os problemas, mesmo que envolva vários serviços públicos. Para isso, é preciso criar condições para que o utente seja encaminhado para o balcão presencial, telefónico ou online que, de forma mais acessível, célere e cómoda, permita realizar o serviço público pretendido.”

(...)

Relativamente à descarbonização e transição energética é pertinente referir:

O setor dos transportes é responsável por uma grande parte das emissões de poluentes e é o maior consumidor de energia de origem petrolífera, contribuindo de modo incontornável para a dependência energética do país. A alteração dos padrões de mobilidade dos portugueses constitui uma preocupação central na política de transportes urbanos encetada pelo Governo. Num cenário de elevada dependência do transporte individual, associada a níveis baixos de intermodalidade dos transportes urbanos, assim como o desenvolvimento pouco eficiente de outros meios de transporte, o Governo tem vindo a prosseguir políticas indutoras de alterações aos comportamentos dos portugueses, apostando na transferência modal e na eficiência energética como os motores dessa mudança. Destaca-se, a este propósito, a prioridade dada à promoção do transporte público coletivo, desde logo através do apoio à reorganização do setor e à capacitação das autoridades de transportes, à promoção da redução das tarifas praticadas e reforço da oferta e à descarbonização das frotas de autocarros e embarcações de transporte público de passageiros. Em 2021, será assegurada a manutenção e continuidade do Programa de Apoio à Redução Tarifária dos Transportes Públicos (PART) e do Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), permitindo a consolidação das mudanças profundas na atração de passageiros para o transporte público, mantendo-se também o apoio à capacitação das autoridades de transportes e a ações de promoção do transporte público e da transferência modal, da mobilidade alternativa e da melhoria da performance ambiental do sistema de transporte, através do Fundo para o Serviço



Público de Transportes. O setor dos transportes e mobilidade é também um pilar fundamental para o desenvolvimento económico e para a coesão social e territorial da sociedade, o qual se mostrou essencial para a manutenção da economia, assegurando a mobilidade de pessoas e bens durante os diversos estágios de desenvolvimento da pandemia de COVID-19. A situação vivida em 2020 evidenciou também a importância e relevância da existência de um sistema de transporte público eficiente, moderno e seguro, e que garanta a conectividade entre as pessoas e a atividade económica. Assim, em 2021, promover-se-á a aceleração dos investimentos no setor dos transportes e mobilidade para promover a recuperação económica e o crescimento sustentável da sociedade a longo prazo. Ao nível das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, em 2021, dar-se-á continuidade aos investimentos na expansão da rede e aquisição de material circulante já anteriormente iniciados pelo Metropolitano de Lisboa e pela Metro do Porto; serão terminadas as intervenções previstas no âmbito do PEES e que abrangem o Metropolitano de Lisboa e a Metro do Porto e a Transtejo e a Soflusa e proceder-se-á ao desenvolvimento dos projetos para a criação de sistemas de transportes coletivos em sítio próprio. Em 2021, pretende-se ainda criar apoios à renovação das frotas a nível nacional, através da aquisição de autocarros limpos, bem como de material circulante para os sistemas de metro e para os serviços de transporte coletivo em sítio próprio, contribuindo desta forma para promoção do transporte coletivo e descarbonização. Ainda no domínio da descarbonização da mobilidade e do setor dos transportes, importa destacar a prossecução da prioridade dada ao incentivo à mobilidade elétrica, nomeadamente através da consolidação e reforço da rede pública de carregamentos e do apoio à aquisição de veículos elétricos. Com efeito, entre 2017 e 2020, foram concretizados os projetos da MOBI.E e materializados os objetivos estabelecidos na Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2016 (+ 404 pontos de carregamento), e foi concedida a exploração da rede a privados. Para 2021, será dada continuidade aos incentivos atribuídos com o objetivo de promover o aumento do parque nacional de veículos elétricos, particulares e de empresas, ao Programa de Apoio à Mobilidade Elétrica na Administração Pública, apoiando mais 330 veículos elétricos para a administração local, alargada a rede pública de postos de carregamento enfatizando o carregamento rápido, e consolidação da MOBI.E como entidade gestora da mobilidade elétrica."



4.2 Pressupostos de Referência

4.2.1 O DL n° 151/2019 e sua 1ª alteração (DL n° 175/2019)

Nos IPG 2021 é assumido o pressuposto de que, a partir de 1 de janeiro de 2021, inclusive, é operacionalizada a Intermunicipalização da STCP, com a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da STCP, do Estado para os municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, de acordo com a proporção estabelecida no Decreto-Lei n° 151/2019 de 11 de outubro e do Decreto-Lei n° 175/2019, de 27 de dezembro.

Pese embora a alteração de propriedade da empresa, ao abrigo do Decreto-Lei n° 151/2019 de 11 de outubro, os municípios não poderão proceder, a qualquer título, à alienação do capital social da STCP, ou das sociedades por esta totalmente participadas, nem à concessão total ou parcial da respetiva rede, a entidades que não sejam de direito público ou de capitais exclusivamente públicos, sob pena de nulidade dos atos praticados.

Com a Intermunicipalização da STCP, as posições jurídicas do Estado e da Área Metropolitana do Porto (AMP) como autoridades de transportes, para os efeitos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como assim, na posição contratual do Estado no contrato de serviço público, com todos os poderes públicos, direitos e obrigações inerentes, são transmitidas:

- para o município do Porto, no que respeita ao transporte municipal de passageiros prestado pela STCP na cidade do Porto.
- para os municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, no que respeita ao transporte intermunicipal de passageiros prestado pela STCP nas respetivas áreas geográficas.

Os poderes e obrigações decorrentes da posição jurídica de concedente no contrato de concessão de serviço público, no que respeita ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito intermunicipal, são exercidos, relativamente a cada linha intermunicipal, conjuntamente e de forma exclusiva pelos municípios cuja área geográfica seja atravessada pela mesma.

O exercício dos poderes e direitos pelos municípios nos termos do exposto anteriormente, não pode, em qualquer circunstância, afetar a manutenção do equilíbrio económico-financeiro do contrato de concessão no seu todo ou a sustentabilidade financeira da STCP e da sua operação, nem perturbar a prestação do serviço público em outras linhas, conforme determinado no contrato de concessão de serviço público e pelas autoridades de transportes competentes.

A transmissão do capital do Estado para os municípios abrange:

- a universalidade de direitos e obrigações de que é titular a STCP, incluindo as participações sociais da STCP, S.A. noutras sociedades, mantendo-se assim na titularidade da STCP, as participações sociais por si detidas;
- a salvaguarda dos direitos dos trabalhadores da STCP e das suas participadas;
- as obrigações financeiras do Estado e dos municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia.

Assim foi considerado que, a partir de 1 de janeiro de 2021, o Estado Português assume as seguintes obrigações:

- i. a dívida financeira da STCP, enquanto dívida acumulada reconhecida no balanço da STCP a 31 de dezembro de 2020, bem como os encargos financeiros resultantes da referida dívida que se possam vencer após aquela data;
- ii. as responsabilidades formadas ou em formação, relativas a complementos de pensões de reforma ou invalidez dos trabalhadores da STCP já reformados em 31 de dezembro de 2020, e dos trabalhadores em funções na STCP nessa data;
- iii. quaisquer eventuais responsabilidades que venham a ser apuradas, em termos definitivos, incluindo despesas, honorários de advogados e custas, em decorrência da celebração pela STCP, até 31 de dezembro de 2020, de contratos de derivados financeiros com instituições financeiras, seja por via de execução ou liquidação contratual, seja por via judicial ou arbitral;
- iv. quaisquer responsabilidades apuradas ou que venham eventualmente a ser apuradas, em termos definitivos, designadamente por sentença judicial ou acórdão arbitral transitados em julgado, incluindo despesas, honorários de advogados e custas, desde que a STCP não tenha deixado de atuar, na direção dos correspondentes processos, como um gestor diligente, criterioso e ordenado, em prol do interesse da empresa, relativamente a factos formados até 31 de dezembro de 2020 ou, caso se trate de responsabilidades relativas a factos que, tendo tido início até essa data, se formaram posteriormente, e, em qualquer dos casos, desde que as mesmas não estejam relevadas no balanço da STCP referente a 31 de dezembro de 2020;
- v. Ao pagamento dos custos relativos à renovação da frota e outros investimentos já aprovados nos anos 2018, 2019 e 2020 que se encontram atualmente em curso e de acordo com o previsto nos planos de atividades e orçamento da STCP, sendo que o seu montante foi definido pela Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro, dos Gabinetes dos Secretários de Estado do Tesouro e Adjunto e da Mobilidade.

No orçamento 2021-2024, foi refletido:

- em Resultados Transitados, os montantes relativos aos pontos i., ii. e iii., a partir de 1 de janeiro de 2021;
- em Rendimentos, em 1 de janeiro, a reversão das provisões existentes nessa data relativas a processos judiciais em curso – ponto iv.;
- em Subsídios ao Investimento em abril, julho e outubro de 2021, a contribuição do Estado para assegurar o financiamento dos investimentos aprovados, referenciados no capítulo 6..



Conforme estabelecido no Anexo I do DL nº 151/2019 considerou-se que seriam transferidos para o Estado os ativos não afetos à operação, nomeadamente os terrenos detidos pela STCP em Gondomar e na Maia, através de Resultados Transitados, a 1 de janeiro de 2021.

O DL nº 151/2019, estipula ainda que no seu artigo 11º, que *“O Estado, a AMP e os municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia exercem de forma articulada as suas competências de autoridade de transportes, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 10.º do RJSPTP, designadamente com vista a garantir a concertação das decisões de planeamento estratégico e de investimentos nas redes de transporte da STCP e demais operadores na Área Metropolitana do Porto, da oferta de transporte, da integração dos sistemas de bilhética e de informação ao público e, bem assim, com vista a garantir a utilização preferencial de tarifários intermodais.”*

Foi por isso assumido que o Estado continuará a assegurar no futuro, as compensações financeiras no âmbito da disponibilização de títulos de transporte intermodais, nomeadamente os passes sociais, nos termos do regime legal que à data vigore, uma vez que estas compensações são independentes da propriedade da empresa.

4.2.2 Orientações da Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)

As instruções da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) 2021- 2023 constam do ofício circular nº 395/2020, de 27 de julho de 2020, da DGTF, com as instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão 2021. Foram seguidos tanto os princípios gerais, como os princípios financeiros de referência e os aspetos adicionais, nele contidos.



5. Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2021 - 2024

5.1 Política da STCP

A Política estratégica da empresa consiste em:

- **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 impacto 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.

Desde 2008 que a STCP vem garantindo que o seu Sistema Integrado de Gestão reúne as condições para poder ostentar as Certificações em Gestão da Qualidade, do Ambiente e da Segurança e Saúde do Trabalho.

O âmbito das certificações estende-se a todas as instalações e atividades da STCP, com exceção das que se relacionam diretamente com a atividade museológica do Museu do Carro Elétrico e das instalações desativadas.

5.2 Objetivos estratégicos da Empresa

O novo modelo de gestão da STCP, com a passagem da STCP para a esfera intermunicipal, visa a elevação dos atuais patamares de eficiência e sustentabilidade no desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, reforçando a promoção de políticas de sustentabilidade ambiental e de redução da emissão de poluentes, designadamente através da renovação da frota de autocarros da STCP com veículos movidos a gás natural, energia elétrica ou outras formas de energia passíveis de gerar ganhos ambientais.

São objetivos estratégicos da STCP:

- **Promover um serviço de transporte focado no cliente**
 - Melhorando a rede de transporte de serviço público, em articulação concertada com os municípios serviços pela sua rede;
 - Aumentando os níveis oferta e as taxas de cumprimento de serviço;
 - Melhorando as condições de transporte dos clientes;
 - Contribuindo para o aumento da integração tarifária e acesso ao transporte público;
 - Implementando uma melhor articulação da rede de carro elétrico e da sua oferta;
 - Melhorando e ampliando a informação ao cliente;
 - Melhorando a imagem da empresa.

- **Renovar, modernizar e requalificar a empresa**
 - Renovando a frota de autocarros;
 - Renovando e modernizando as estações de recolha das viaturas;
 - Reconstruindo carros elétricos históricos;
 - Implementando novas tecnologias mais eficientes e com impacto nos clientes;
 - Promovendo e incrementando a formação dos recursos humanos;
 - Ajustando e rejuvenescendo os recursos humanos da empresa;
 - Participando em projetos com outras entidades.

- **Melhorar a eficiência e promover a sustentabilidade**
 - Aumentando as receitas diretas e indiretas;
 - Reduzindo a taxa de fraude;
 - Racionalizando os gastos operacionais;
 - Reduzindo os consumos de água e energia;
 - Incentivando a redução do absentismo;
 - Aumentando a velocidade média do serviço prestado;
 - Participando na descarbonização da empresa e do meio envolvente.

5.3 Pressupostos internos

Inputs e Valores	unid	Real 2019	Estimativa 2020	Orçamento 2021	Orçamento 2022	Orçamento 2023	Orçamento 2024
Taxa de Inflação [1]	%	0,20%	-0,20%	0,4%	1,1%	1,2%	1,2%
Taxa de Aumento de Tarifário	%	1,14%	0,00%	0,00%	0,40%	1,10%	1,20%
Taxa de aumento salarial	%	[2]	1,40%	0,40%	1,1%	1,2%	1,2%
Passageiros	10³	76 723	49 189	51 697	72 423	76 356	76 781
Autocarro	10 ³	75 985	48 947	51 362	71 722	75 618	76 042
Carro Elétrico	10 ³	738	242	336	701	738	738
Percurso Médio Passageiro	km	3,74	3,77	3,74	3,74	3,74	3,74
Autocarro	km	3,75	3,78	3,76	3,76	3,76	3,76
Carro Elétrico	km	1,77	1,76	1,88	1,93	1,93	1,77
Passageiros Km	10³	286 576	185 241	193 606	270 767	285 471	286 950
Autocarro	10 ³	285 269	184 816	192 976	269 415	284 049	285 642
Carro Elétrico	10 ³	1 307	425	630	1 351	1 422	1 307
Receita de Transporte [3]	10³ €	49 468	33 427	35 885	48 654	51 370	51 830
Autocarro	10 ³ €	47 497	32 876	35 000	46 783	49 304	49 667
Carro Elétrico	10 ³ €	1 971	551	885	1 871	2 066	2 164
Receita de Bilheteira	10 ³ €	40 878	24 677	27 083	38 562	41 111	41 551
Compensação tarifária social andante	10 ³ €	3 598	2 785	2 838	3 225	3 392	3 412
Comparticipação PART	10 ³ €	4 992	5 965	5 965	6 867	6 867	6 867
Receita por Passageiro [3]	cênt. €	64,5	68,0	69,4	67,2	67,3	67,5
Autocarro	cênt. €	62,5	67,2	68,1	65,2	65,2	65,3
Carro Elétrico	cênt. €	267,0	227,8	263,7	266,8	279,9	293,1
Receita por Veículo Km Serviço [3]	€	2,23	1,53	1,59	2,12	2,24	2,24
Autocarro	€	2,15	1,51	1,56	2,06	2,17	2,16
Carro Elétrico	€	12,97	4,73	6,74	8,49	10,05	10,29
Veículos Km Serviço	10³	22 217	21 876	22 580	22 911	22 969	23 185
Autocarro produção interna normal	10 ³	22 065	21 600	21 694	22 691	22 764	22 974
Autocarro produção interna (reforço COVID)	10 ³		87	306	0	0	0
Autocarro produção subcontratada	10 ³		73	449	0	0	0
Carro Elétrico	10 ³	152	117	131	220	205	210
Veículos Km Totais Autocarro produção interna	10³	22 663	22 415	22 660	23 371	23 447	23 664
Autocarros a Gasóleo	10 ³	7 431	5 134	3 503	2 675	1 646	1 646
Autocarros a Gás Natural	10 ³	14 844	16 907	18 646	19 865	20 652	20 865
Autocarros a Eletricidade	10 ³	388	374	511	831	1 148	1 153
Veículos km totais / veículos km serviço	%	102,7%	103,4%	103,0%	103,0%	103,0%	103,0%
Lotação Média	lugares	90,1	87,6	88,1	88,0	88,0	88,0
Autocarro	lugares	90,4	88,2	90,2	88,4	88,4	88,4
Carro Elétrico	lugares	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	43,0
Lugares Km de Serviço	10³	2 001 033	1 917 192	1 989 126	2 015 324	2 021 158	2 040 198
Autocarro	10 ³	1 994 651	1 912 294	1 983 610	2 006 066	2 012 528	2 031 161
Carro Elétrico	10 ³	6 383	4 898	5 515	9 259	8 630	9 037
Taxa de Ocupação	%	14,3%	9,7%	9,7%	13,4%	14,1%	14,1%
Autocarro	%	14,3%	9,7%	9,7%	13,4%	14,1%	14,1%
Carro Elétrico	%	20,5%	8,7%	11,4%	14,6%	16,5%	14,5%
Horas de Serviço produção interna	10³	1 430	1 379	1 392	1 455	1 460	1 473
Autocarro	10 ³	1 412	1 366	1 369	1 432	1 437	1 450
Carro Elétrico	10 ³	19	13	23	23	23	23
Velocidade Média produção interna	km / hora	15,5	15,9	16,2	15,7	15,7	15,7
Autocarro	km / hora	15,6	15,9	16,1	15,8	15,8	15,8
Carro Elétrico	km / hora	8,1	8,7	5,7	9,6	8,9	9,1

[1] Fontes: 2020 a 2022 - Despacho nº 395/2020-SET; 2023 e 2024 FMI - World Economic Outlook, outubro 2020

[2] Aumento salarial (remuneração de base mínima) de acordo com o memorando de entendimento celebrado entre o CA e as Organizações Representativas dos Trabalhadores da STCP, no dia 14 de agosto, com validade de 1 de maio de 2018 a 31 de dezembro de 2019.

[3] Receita inclui compensação tarifária andante e PART.



Inputs e Valores	unid	Real	Estimativa	Orçamento	Orçamento	Orçamento	Orçamento
		2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota de Autocarros a 31 de dezembro	unid.	425	425	420	444	445	445
Autocarros a Gasóleo	unid.	142	86	67	35	35	35
Standard	unid.	99	43	24	0	0	0
Articulados	unid.	20	20	20	20	20	20
Minis	unid.	8	8	8	0	0	0
2 pisos	unid.	15	15	15	15	15	15
Autocarros a Gás Natural	unid.	268	324	333	381	382	382
Standard	unid.	239	295	304	352	352	352
Articulados	unid.	29	29	29	29	30	30
Autocarros a Eletricidade	unid.	15	15	20	28	28	28
Standard	unid.	15	15	15	20	20	20
Minis	unid.	0	0	5	8	8	8
Frota de Carros Elétricos a 31 de dezembro	unid.	7	7	8	8	9	9
Inputs - Frota e Combustíveis Autocarro							
Preço litro gasóleo STCP (sem IVA)	cênt. €	98,1	88,3	94,5	95,6	96,7	97,9
Preço médio do m ³ gás natural comprimido e gás natural liquefeito STCP (sem IVA e out rubr cont.)	cênt. €	40,4	16,3	28,4	28,7	29,0	29,4
Preço kWh eletricidade STCP (sem IVA)	cênt. €	12,9	11,6	12,6	12,7	12,9	13,0
Consumos aos 100 Km							
Viaturas gasóleo consumo médio aos 100 km	litros	57,3	55,2	62,6	64,5	77,0	77,0
Viaturas gás natural consumo médio aos 100 km	m ³	71,0	68,1	72,4	72,7	72,6	72,8
Viaturas eletricidade consumo médio aos 100 km	kWh	159,9	145,7	150,0	138,2	120,7	120,5
Taxas de Variação ano n / (n-1)							
Passageiros	%	4,5%	-35,9%	-32,6%	40,1%	5,4%	0,6%
Passageiros Autocarro	%	4,6%	-35,6%	-32,4%	39,6%	5,4%	0,6%
Passageiros Carro Elétrico	%	-0,9%	-67,2%	-54,5%	108,9%	5,3%	0,0%
Receita média por Passageiro	%	-1,0%	5,4%	7,7%	-3,2%	0,1%	0,3%
Receita de Transporte	%	3,4%	-32,4%	-27,5%	35,6%	5,6%	0,9%
Receita de Transporte de Autocarro	%	3,3%	-30,8%	-26,3%	33,7%	5,4%	0,7%
Receita de Transporte de Carro Elétrico	%	6,2%	-72,0%	-55,1%	111,4%	10,4%	4,7%
Veículos km Serviço	%	-0,7%	-1,5%	3,2%	1,5%	0,3%	0,9%
Veículos km Serviço Autocarro	%	-0,7%	-2,1%	0,4%	4,6%	0,3%	0,9%
Veículos km Serviço Carro Elétrico	%	-6,4%	-23,3%	12,6%	67,9%	-6,8%	2,3%
Inputs - Efetivo [4]							
Efetivo Médio	unid	1.267	1.278	1.349	1.351	1.351	1.351
Efetivo a 31 de dezembro	unid	1.289	1.333	1.351	1.351	1.351	1.351
Motoristas em Funções	unid	938	983	988	988	988	988
Guarda-Freios em Funções	unid	18	20	20	20	20	20
Pessoal tripulante em funções no total do efetivo [5]	%	74,2%	75,2%	74,6%	74,6%	74,6%	74,6%
Inputs - Financeiros							
Taxa média financiamento (<i>all-in</i> anual ponderado)	%	1,43%	1,29%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Dívida (conta 25)	10 ³ €	346.068	381.750	0	0	0	0
variação da dívida remunerada (conta 25)	%	6,60%	10,31%	-100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
variação ajustada do endividamento [6]	%	3,80%	5,09%	-58,74%	-7,13%	-4,56%	-4,70%
variação ajust. do endividam. (c/ exceções) [7]	%	0,50%	1,65%	1,65%			
indicações tutela / DGTF	%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Juros Swap (cupões) [8]	10 ³ €	20.796	23.901	0	0	0	0
Variação justo valor SWAP (positiva)	10 ³ €	19.164	23.583	0	0	0	0
Investimento (sem IVA)	10 ³ €	16.309	18.069	31.647	22.957	14.700	15.133
Alienação de ativos [9]	10 ³ €	236	86	161	27	20	85

[4] Não inclui órgãos sociais, trabalhadores requisitados e licenças sem vencimento. Inclui cedidos.

[5] Pessoal Tripulante: motoristas + guarda-freios.

[6] Evolução do Endividamento: de acordo com o estipulado nas instruções da Direção Geral do Tesouro e Finanças, para cada um dos anos, respetivamente.

[7] Exceção da dívida contraída para pagamento de encargos com swap, no valor de 82,5 M€ em 2019 e de 106,3 M€ em 2020.

[8] Ótica contabilística.

[9] Ótica de caixa.



5.4 Pressupostos macroeconómicos

Pressupostos	unid	2019	2020	Orçamento 2021	Orçamento 2022	Orçamento 2023	Orçamento 2024
Taxa de inflação	%	0,20%	-0,20%	0,40%	1,10%	1,20%	1,20%
Taxa de Aumento de Tarifário	%	1,14%	0,00%	0,00%	0,40%	1,10%	1,20%
Taxa de aumento salarial	%	(*)	1,40%	0,40%	1,10%	1,20%	1,20%

(*) Aumento salarial (remunerações de base mínima) de acordo com o memorando de entendimento celebrado entre o CA e as Organizações Representativas dos Trabalhadores da STCP, no dia 14 de agosto, com validade de 1 de maio de 2018 a 31 de dezembro de 2019.

Fontes:

2020 a 2022 - Despacho nº 395/2020-SET

2023 e 2024 - FMI- World Economic Outlook , outubro 2020

COVID 19

A pandemia Covid-19, afetou profundamente a atividade económica a partir de março de 2020, em Portugal.

As projeções apresentadas para 2021 assumem que as restrições serão gradualmente retiradas a partir do segundo trimestre de 2021, embora a atividade fique condicionada até final do segundo quadrimestre do ano de 2021.

No que respeita às medidas de proteção e segurança, dos clientes e trabalhadores, instauradas pela STCP no início da oandemia, foi assumido que todas as medidas se mantêm até final de 2021.

5.5 Plano de Atividades 2021-2024

O Plano de Atividades e Orçamento (PAO) foi elaborado tendo por base a missão, visão e política da empresa.

O PAO foi elaborado em colaboração com todas as áreas e departamentos da empresa e em articulação e com orientação do Conselho de Administração executivo.

Oferta

Pressupostos

2021

- 1. O ano de 2021, inicia com alterações na oferta devido ao COVID-19 que se estima terminarem a 18 de junho, com a entrada das férias escolares (horários de verão).**

Assim:

- De 1 de janeiro a 15 de janeiro**
 - ✓ Oferta planeada com as câmaras dos concelhos servidos, aos dias úteis
 - ✓ Reforços aos dias úteis, na cidade do Porto, das linhas 200, 201, 203, 204, 205, 207, 208, 305 e 501 e das linhas pendulares 501, 600, 703, 800, 801 e 907
 - ✓ Subcontratação das linhas ZC, 403, 705, 706, 707 e ZF, aos dias úteis

- **De 18 de janeiro a 18 de fevereiro**
 - ✓ Horários de agosto em todas as linhas, aos dias úteis
 - ✓ Suspensão dos reforços na cidade do Porto e nas linhas pendulares
 - ✓ Suspensão da subcontratação das linhas ZC e 403, que serão operadas pela STCP
 - **De 18 de janeiro a 5 de fevereiro**, as linhas 705, 706, 707 e ZF, são operadas em regime de subcontratação aos dias úteis e de **8 a 18 de fevereiro**, são operadas pela STCP
 - **De janeiro a final de março**: suspensão de nove linhas nas tardes de fim de semana, 207, 208, 209, 304, 403, 503, 707, 900 e ZC
 - **De fevereiro a final de março**: suspensão das linhas 1M (exceto viagem das 05h30) e da 11M
 - **De 18 de fevereiro a 18 de junho**
 - ✓ As linhas ZC, 403, 705, 706, 707 e ZF, subcontratadas aos dias úteis via contrato com a Área Metropolitana do Porto, com recurso a financiamento do Fundo Ambiental
 - ✓ Reforços aos dias úteis, na cidade do Porto das linhas 200, 201, 203, 204, 205, 207, 208, 305 e 501, e reforços das linhas pendulares aos dias úteis 501, 600, 703, 800, 801 e 907
 - **De 15 de março a 18 de junho**, aos dias úteis, subcontratação das linhas 601, 604 e 900, via contrato da AMP com recurso a financiamento do Fundo Ambiental, para compensar reforços das linhas do Porto e das linhas 907 e 602
2. **Em setembro, com a entrada dos horários escolares, foi assumido que termina o limite da lotação de 2/ 3 nas viaturas.**
A oferta será a planeada com as câmaras dos concelhos servidos, incorporando os ajustamentos de oferta solicitados à AMP para 2021.
 3. **Foi assumido que os desvios por motivo das obras do Metro do Porto não pressupõem aumento de quilómetros por parte da STCP, no período em análise.**
 4. **Não se realizam serviços especiais em 2021. Nos anos seguintes assume-se que são retomados os serviços especiais recorrentes, nomeadamente, Queima das Fitas, Serralves em Festa, Nos Primavera Sound, entre outros.**

Do exposto, resultam os seguintes veículos km de serviço de **2021 a 2024**:

Oferta planeada

Veículos km de serviço (em milhares)	Real		Orçamento				Variação %					
	2019	Est. 2020	2021	2022	2023	2024	20/19	21/19	21/20	22/21	23/22	24/23
Produção própria	22 065	21 600	22 631	23 392	23 347	23 443	-2,1%	2,6%	4,8%	3,4%	-0,2%	0,4%
Reforços covid (produção própria)	-	87	306	-	-	-			254%			
Total produção própria	22 065	21 687	22 938	23 392	23 347	23 443	-1,7%	4,0%	5,8%	2,0%	-0,2%	0,4%
Subcontratação	0	73	449	0	0	0			513%	-100%		
total	22 065	21 760	23 387	23 392	23 347	23 443	-1,4%	6,0%	7,5%	0,0%	-0,2%	0,4%



No entanto, **dada a capacidade atualmente disponível na STCP (capacidade instalada)**, no que respeita a meios materiais e humanos, a oferta considerada para o período 2021-2024 corresponde ao cumprimento de 100% nos primeiros dois meses de 2021 e de 95,1% nos restantes meses, resultando numa taxa de cumprimento da oferta (veículos km de serviço) para o ano de 2021, de 96%. Para os anos de 2022 a 2024 foi considerada uma taxa de cumprimento de veículos km de serviço de 97,0%, 97,5% e 98,0%, respetivamente.

Oferta a realizar dado os recursos existentes

Veículos km de serviço (em milhares)	Real 2019	Est. Real. 2020	Orçamento				Variação %					
			2021	2022	2023	2024	20/19	21/19	21/20	22/21	23/22	24/23
Produção própria	22 065	21 600	21 694	22 691	22 764	22 974	-2,1%	-1,7%	0,4%	4,6%	0,3%	0,9%
Reforços covid (produção própria)		87	306						254%			
Total produção própria	22 065	21 687	22 000	22 691	22 764	22 974	-1,7%	-0,3%	1,4%	3,1%	0,3%	0,9%
Subcontratação	0	73	449	0	0	0			513%	-100%		
total	22 065	21 760	22 449	22 691	22 764	22 974	-1,4%	1,7%	3,2%	1,1%	0,3%	0,9%
Taxa de cumprimentos dos veículos km de serviço, por indisponibilidade de viaturas			96,0%	97,0%	97,5%	98,0%						

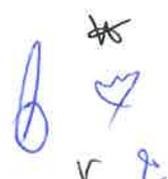
Recursos humanos e materiais:

Recursos - modo Autocarro	Real 2019	Est.Real. 2020	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024
Necessidade de motorista	-	-	993	1 022	1 024	1 031
Motoristas em funções previstos (efetivo médio)	925	935	988	988	988	988
Taxa de absentismo motoristas	10,02%	10,84%	10,80%	10,00%	10,00%	10,00%
Viaturas necessárias ponta máxima	386	386	386	392	400	401
Frota média em parque	427	424	446	429	447	445
Taxa de imobilização viaturas	15,7%	13,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%

Nota: a frota média em parque do ano de 2021 inclui 10 viaturas alugadas, numa parte do ano.

Face aos meios disponíveis, a STCP vai necessitar de recorrer a horas de trabalho extraordinário e à subcontratação de serviço de algumas linhas, de forma a permitir o reforço de outras linhas, no período de janeiro a junho.

Em 2021, as medidas legais estabelecidas para o setor de transportes públicos de passageiros, nomeadamente **ao nível da oferta mínima a praticar e da capacidade máxima a utilizar nas viaturas de transporte público em 2/3**, faz com que a STCP tenha que fazer ajustes na sua oferta, nomeadamente com reforços de serviço utilizando capacidade interna (+306 mil veículos km), mas também com utilização de meios contratados (+449 milhares de veículos km).



Modo autocarro e carro elétrico

Oferta (em milhares de veículos Km)	Real 2019	Est. Real 2020	IPG 2021				Variação Absoluta						Variação %					
			2021	2022	2023	2024	Est 20 / 19	Orç 21 / 19	Orç 21 / Est 20	Orç 22 / Orç 21	Orç 23 / Orç 22	Orç 24 / Orç 23	Est 20 / 19	Orç 21 / 19	Orç 21 / Est 20	Orç 22 / Orç 21	Orç 23 / Orç 22	Orç 24 / Orç 23
Veículos Km de Serviço AC + CE	22 217	21 876	22 580	22 911	22 989	23 185	-341	363	704	331	50	215	-1,5%	1,6%	3,2%	1,5%	0,3%	0,9%
Veículos Km de serviço Autocarro	22 065	21 760	22 449	22 691	22 764	22 974	-306	384	680	242	73	211	-1,4%	1,7%	3,2%	1,1%	0,3%	0,9%
Veículos Km de Serviço Autocarro produção interna	22 065	21 600	21 694	22 691	22 764	22 974	-465	-372	94	997	73	211	-2,1%	-1,7%	0,4%	4,6%	0,3%	0,9%
Veículos Km de Serviço Autocarro produção interna (reforços COVID)		87	306	0	0	0	87	306	220	-306	0	0			254,1%	-100,0%		
Veículos Km de Serviço Autocarro produção contratada		73	449	0	0	0	73	449	376	-449	0	0			513,2%	-100,0%		
Veículos Km de Serviço Carro Elétrico	152	117	131	220	205	210	-35	-21	15	89	-15	5	-23,3%	-13,6%	12,6%	67,9%	-6,8%	2,3%
Veículos Km Totais AC + CE produção interna	22 823	22 606	23 241	23 593	23 654	23 876	-217	418	635	352	61	222	-0,9%	1,8%	2,8%	1,5%	0,3%	0,9%
Veículos Km Totais Autocarro	22 663	22 488	23 109	23 371	23 447	23 664	-175	446	621	262	75	217	-0,8%	2,0%	2,8%	1,1%	0,3%	0,9%
Veículos Km Totais Carro Elétrico	159	118	132	222	207	212	-41	-27	14	90	-15	5	-25,9%	-17,0%	12,0%	67,9%	-6,6%	2,3%

No que respeita ao modo carro elétrico, prevê-se uma redução do serviço em 2021, quer devido ao confinamento e encerramento deste modo de transporte em alguns meses do ano, quer devido ao encerramento da linha 22 a partir de junho, na sequência das obras da Metro do Porto.

Procura e Receita

Pressupostos

- Para 2021

A procura foi estimada tendo como referência os valores mensais, por tipo de dia (dias úteis, sábados, domingos e feriados) do ano de 2019 (ano anterior ao surgimento da pandemia). Dado o período de confinamento estabelecido foi considerado que se atingiriam em 2021 as seguintes percentagens mensais de procura do ano de 2019, por tipo de dia e para cada modo de transporte:

Autocarro	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
dias úteis	60%	55%	64%	64%	64%	64%	70%	70%	75%	80%	80%	80%
sábado	40%	40%	40%	45%	50%	60%	65%	70%	75%	80%	80%	80%
domingo	40%	40%	40%	45%	50%	60%	65%	70%	75%	80%	80%	80%

Carro Elétrico	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
dias úteis	10%	10%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%

- De 2022 a 2024:

Taxas de realização mensal da procura consideradas no orçamento de 2022 a 2024 tendo por referência ao ano de 2019

Ano	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
2022	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%	95%
2023	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2024	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* % Relativamente à base de procura do mês homólogo de 2019



- **Taxas de atualização de tarifas (TAT)** consideradas de 2021 a 2024:

TAT para 2021 a 2024

Ano	TAT
2021	0,0%
2022	0,4%
2023	1,1%
2024	1,2%

PART mantém-se

Assinaturas: Partindo do pressuposto que a procura é afetada pela pandemia Covid-19, pressupõe-se que se mantém o cálculo pagamento da comparticipação PART pelos valores dos meses homólogos de 2019, até setembro de 2021.

CTO: Manutenção do valor anual de CTO de 2019 até 2024.

Compartições Sociais Andante

4_18, sub23 e Social+: com base no DL 39-A/2020, devido à pandemia Covid-19, a comparticipação dos tarifários 4_18, Sub23 e Social+ até ao final do ano de 2020 é paga com base nos valores dos meses homólogos de 2019.

Visto que a procura é significativamente afetada pela Covid-19 em 2021, pressupõe-se que é calculado para todo o ano com base no homólogo de 2019 e mantém-se o pagamento pelos valores dos meses homólogos de 2019 até setembro de 2021.

4_18 e sub23: Pressuposto de manutenção de recebimento de comparticipação dos títulos do tarifário 4_18 e sub23 até aos 75%, apesar da descontinuidade dos títulos de Estudante e Criança.

TSA: calculado sempre com base na repartição da receita real do TIP.

Comissões de Validação: Manutenção das comissões de validação, visto não haver passagem de equipamentos do TIP.

Pressupõe-se a eliminação das comissões de validação do tarifário monomodal (praticamente inexistente) e a redução da comissão intermodal de 0,015€ para 0,010€ com o início de implementação da nova bilhética, prevista para agosto de 2022. Em contrapartida, a partir dessa data, passarão a ser reconhecidos os gastos de manutenção da bilhética nas contas da empresa, até aí suportados pelo TIP.

Evolução dos passageiros transportados de 2019-2024:

Passageiros (em milhares)	Real 2019	Est.Real. 2020	IPG 2021				Variação Absoluta						Variação %					
			2021	2022	2023	2024	Est 20 /19	Orç 21/ /19	Orç 21 /Est 20	Orç 22/ Orç 21	Orç 23/ Orç 22	Orç 24/ Orç 23	Est 20 /19	Orç 21/ /19	Orç 21 /Est 20	Orç 22/ Orç 21	Orç 23/ Orç 22	Orç 24/ Orç 23
Passageiros	76 723	49 189	51 697	72 423	76 356	76 781	-27 534	-25 026	2 508	20 725	3 933	425	-36%	-33%	5%	40%	5%	1%
Autocarro	75 985	48 947	51 362	71 722	75 618	76 042	-27 038	-24 624	2 414	20 360	3 896	425	-36%	-32%	5%	40%	5%	1%
Carro Elétrico	738	242	336	701	738	738	-496	-402	94	366	37	0	-67%	-55%	39%	109%	5%	0%

O número de passageiros estimados para 2021 é de 51,7 milhões, mais 2,5 milhões do que o considerado na estimativa de realização de 2020 (+5%). No entanto, quando comparado com os valores de 2019 (ano sem COVID 19), verifica-se uma redução de 25 milhões de passageiros (-33%).

Para o período de 2022 a 2024, consideram-se aumentos de 20,7 milhões (+40%), 3,9 milhões (+5%) e 425 mil (+1%) respetivamente, face ao ano anterior. Contudo, só em 2023 é atingido e ultrapassado o total de passageiros transportados no ano de 2019.

Evolução da receita de transporte de 2019-2024:

Receita de transporte (em milhares de euros)	Real		IPG 2021				Variação Absoluta						Variação %					
	2019	Est. Real. 2020	2021	2022	2023	2024	Est 20 /19	Orç 21/ 19	Orç 21 /Est 20	Orç 22/ Orç 21	Orç 23/ Orç 22	Orç 24/ Orç 23	Est 20 /19	Orç 21/ 19	Orç 21 /Est 20	Orç 22/ Orç 21	Orç 23/ Orç 22	Orç 24/ Orç 23
Receita	49 468	33 427	35 885	40 654	51 370	51 830	-16 041	-13 583	2 458	12 768	2 715	461	-32%	-27%	7%	36%	6%	1%
Autocarro	47 497	32 876	35 000	46 783	49 304	49 667	-14 621	-12 497	2 124	11 783	2 520	363	-31%	-26%	6%	34%	5%	1%
Carro Elétrico	1 971	551	885	1 871	2 066	2 164	-1 420	-1 086	334	986	195	98	-72%	-55%	61%	111%	10%	5%
Receita de Bilheteira	40 876	24 677	27 083	38 562	41 111	41 551	-16 201	-13 796	2 405	11 480	2 548	441	-39,6%	-33,7%	9,7%	42,4%	6,6%	1,1%
Compens. tarifária social andante	3 598	2 785	2 838	3 225	3 392	3 412	-812	-760	52	387	167	20	-22,6%	-21,1%	1,9%	13,6%	5,2%	0,6%
Complicação PART	4 992	5 965	5 965	6 867	6 867	6 867	972	972	0	902	0	0	19,5%	19,5%	0,0%	15,1%	0,0%	0,0%

A receita de transporte considerada para 2021, no montante de 35,9 milhões de euros, representa um aumento de 2,5 milhões de euros (+7%) face a 2020. Face a 2019, ano sem epidemia COVID 19, a receita de transporte apresenta uma redução de 13,6 milhões de euros (-27%).

Para o período de 2022 a 2024, consideram-se aumentos de 12,8 milhões de euros (+36%), 2,8 milhões de euros (+6%) e 461 mil euros (+1%) respetivamente, face ao ano anterior. Porém, apenas em 2023 é atingido e ultrapassado o valor da Receita de Transporte do ano de 2019.

Renovação da Frota de autocarros

Após a conclusão, no final de 2020, da primeira fase de renovação da frota de autocarros, designada por Descarbonização da Operação da STCP e cofinanciada pelo POSEUR, com a entrada em operação da totalidade das 173 viaturas a gás natural, que em conjunto com os 15 autocarros elétricos, perfazem a totalidade de 188 novas viaturas, será dado início, em 2021 à concretização da segunda fase de renovação da frota envelhecida de autocarros da STCP.

A segunda fase de renovação da frota da STCP, autorizada pela Tutela em 2018, e com cofinanciamento autorizado pelo POSEUR, consiste na aquisição de **86 novos autocarros standard, 5 movidos a energia elétrica e 81 da nova geração de gás natural**, e na aquisição das respetivas **infraestruturas associadas**, postos de carregamento de viaturas elétricas e renovação do atual posto de abastecimento de gás da Estação de Recolha de Francos, com cerca de 20 anos de existência.



As primeiras viaturas deste lote foram já rececionadas em fevereiro de 2021. Está prevista a entrada da totalidade das viaturas a gás e elétricas até ao final do ano de 2021.

Com a entrada em operação deste lote de viaturas **a empresa ficará, no final de 2021, com 83% da sua frota movida a gás natural e 6% movida a energia elétrica.**

Dado que a quantidade de frota que se pretende substituir, no âmbito das candidaturas anteriormente referidas, não é suficiente para proceder à substituição de toda a frota de autocarros envelhecida que a empresa dispõe, há a pretensão da STCP de proceder à aquisição de mais **24 autocarros *standard* a gás natural**, para completar os 294 autocarros cuja substituição é premente. Para que tal seja possível, torna-se necessário a obtenção da respetiva autorização dos acionistas, a fim de ser possível o lançamento do concurso público internacional no ano de 2021, para que seja possível a receção das viaturas em 2022/2022. A aquisição destas viaturas foi considerada no Plano de Investimentos de 2021-2024.

Ainda no que respeita à frota de autocarros foi também considerado necessária a substituição dos 8 autocarros minis a gasóleo, atualmente existentes, que datam do início do ano de 2012, e que têm sido alvo de avarias frequentes, provocando taxas de imobilização deste segmento de frota de cerca de 25%, por novos autocarros midis, movidos a energia elétrica. Considerando-se premente a substituição deste tipo de viaturas a curto/médio prazo, foi considerado no plano de investimentos de 2021-2024 a aquisição destes **8 autocarros midis elétricos**, a entrar ao serviço em 2022.

Foi ainda considerado no orçamento a aquisição adicional de mais **24 autocarros *standard* a gás natural**, com o objetivo de proceder ao aumento total da frota de 420 para 444 autocarros, a fim de ser possível dotar a empresa de recursos materiais para dar resposta aos sucessivos aumentos de oferta associados, para satisfação da procura.

Deste modo, esta renovação da frota permitirá uma melhor qualidade de serviço aos clientes, pela melhoria das taxas de cumprimento de serviço, dada a expetável redução das taxas de imobilização da frota, redução do número de avarias e maior disponibilidade de meios ao serviço dos clientes, e pelo maior conforto das novas viaturas.

São assim expectáveis importantes benefícios ambientais, associados tanto a um aumento de eficiência da frota, como a uma menor emissão de poluentes. A renovação da frota prevista terá um grande impacto na contribuição para a melhoria do ambiente. Essa contribuição faz-se a vários níveis, quer pela substituição de autocarros a gasóleo e consequente diminuição dos principais poluentes resultantes da combustão, quer pela substituição de autocarros a gás natural mais antigos e menos eficientes energeticamente, contribuindo ainda para uma redução das emissões de CO₂. A substituição das viaturas mais antigas por autocarros limpos elétricos com sistema de travagem regenerativa e autocarros a gás natural que cumprem a Norma EURO VI traduz-se numa generalizada diminuição das emissões, bem como em uma diminuição do ruído.

Apresenta-se uma tabela representativa da evolução da **frota de autocarros** da STCP, aos longos dos anos, com as aquisições anteriormente indicadas:

FROTA	unid.	Real	Real	Orçamento				Variação Absoluta					
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	20 /19	Orç 21/ 19	Orç 21/ Est 20	Orç 22/ Orç 21	Orç 23/ Orç 22	Orç 24/ Orç 23
Frota de Autocarros a 31 de dezembro	unid.	425	425	420	444	445	445	0	-5	-5	24	1	0
Autocarros a Gasóleo	unid.	142	86	67	35	35	35	-56	-75	-19	-32	0	0
Autocarros a Gás Natural	unid.	268	324	333	381	382	382	56	65	9	48	1	0
Autocarros a Eletricidade	unid.	15	15	20	28	28	28	0	5	5	8	0	0
% de Autocarros por tipo de combustível													
Autocarros a Gasóleo	%	33%	20%	16%	8%	8%	8%						
Autocarros a Gás Natural	%	63%	76%	79%	86%	86%	86%						
Autocarros a Eletricidade	%	4%	4%	5%	6%	6%	6%						

No que respeita à **frota de carros elétricos**, é composta em 2020 por 7 viaturas. A STCP tem vindo nos últimos anos a proceder à requalificação / renovação de viaturas “históricas” nas suas oficinas de Massarelos. Está prevista a entrada em operação em 2022, de um carro elétrico renovado, de modo a poder dar resposta à procura deste modo de transporte e aumentar a receita por ele gerada, com a retoma da procura deste modo de transporte, prevista para 2022. Para 2023 está prevista a conclusão de mais uma renovação de um carro elétrico, prevendo-se a operação de 9 viaturas, a partir desse ano.

Comunicação empresarial e comunicação e informação ao público

Foi iniciada em 2018 a **renovação da “marca” da STCP**, aproveitando a entrada em operação de novos autocarros elétricos e da nova geração de autocarros movidos a gás natural, com imagem renovada. Foi refrescada a imagem da marca da empresa, com novas cores e com a introdução da assinatura “Mobilidade Inteligente”, associada à componente urbana, e ecológica.

A implementação da nova identidade da empresa, amplamente visível na frota de autocarros, tem permitido a melhorar a forma de comunicar com os clientes, explorando nomeadamente as redes sociais, o *site* da empresa, o interior dos autocarros e a informação afixada nas paragens.

Está em curso, com vista ao início da implementação em 2021 a renovação do *site* da empresa e a criação de novas plataformas móveis (*app*) de apoio ao cliente e avaliação de qualidade de serviço.

Projetos

A empresa tem em curso a sua participação no projeto SAMA - Sistema de Apoio à Modernização e Capacitação da Administração Pública - em parceria com a Metro do Porto e o TIP, com a conclusão da **Solução *Business Intelligence* (BI)**.

Em 2019 foi efetuado um diagnóstico dos indicadores existentes, das fórmulas de cálculo e das fontes de dados. Durante o ano de 2020, após consulta pública, foi adjudicado o desenvolvimento do projeto, que se encontra em curso., prevendo-se a sua conclusão e operacional até ao final de abril de 2021.

Projeto Fabulos - Veículos Autónomos, sem condutor

A STCP participou na equipa de avaliação técnica do projeto FABULOS, acompanhando os desenvolvimentos e resultados dos mesmos, nomeadamente os testes a realizar em 5 cidades, Gjesdal (Noruega), Helsínquia (Finlândia), Tallinn (Estónia), Lamia (Grécia) e Helmond (Holanda). Os testes inicialmente previstos para a cidade do Porto não tiveram lugar no ano de 2020, pelo facto do IMT não ter autorizado a sua realização em ambiente aberto, no entanto a empresa mantém a sua participação no projeto.

Implementação de Nova Bilhética

Os atuais equipamentos de bilhética são propriedade do TIP.

Com o projeto de uma nova Bilhética, em curso, pretende-se atualizar os equipamentos de bilhética de acordo com uma nova arquitetura e instalar a venda automática do Bilhete de Bordo. Este último aspeto, para além de permitir um maior controlo sobre o sistema de venda a bordo, permitirá a redução de gastos administrativos associados à prestação de contas pelos motoristas e à aquisição de bilhetes em papel.

Como proprietária, a empresa passa a obter o controlo sobre equipamentos fundamentais ao seu negócio e a reduzir a imobilização de viaturas devido a falta de equipamento de bilhética, atualmente dependente de terceiros.

A transferência da propriedade da bilhética do TIP para a STCP prevê a redução de comissões de validação relativas a títulos de transporte a pagar ao TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, que se estima passem para os seguintes valores:

Validações Intermodais: 0,01€ (passam de 0,015€ para 0,01€)

Validações Monomodais: 0,00 € (são eliminadas)

A redução destas comissões tem por condição que a STCP passe a suportar, a partir da mesma data, o gasto com o contrato de manutenção dos equipamentos de bilhética.

Quer a redução dos gastos com comissões, quer o aumento de gastos com assistência de *softwares* e equipamentos, foram espelhados nas contas.

O caderno de encargos para a implementação da nova bilhética encontra-se em fase de conclusão, aguarda-se a autorização do projeto de investimentos para o lançamento do concurso público.

Requalificação e renovação das instalações de Recolha de Autocarros

Este projeto, que está previsto no Plano de Investimentos 2021-2024, visa a reconstrução e renovação de duas instalações construídas há 41 e 28 anos, respetivamente, a necessitar com urgência de realização de obras. Pretende-se com este projeto, nomeadamente, dar cumprimento de obrigações legais, adaptar as oficinas de manutenção à nova frota de autocarros, mais diversificada do ponto de vista energético, com uma maior percentagem de viaturas a gás natural, em detrimento de viaturas a gasóleo, e com viaturas movidas a eletricidade, obter uma maior segurança e melhoria das condições de trabalho dos trabalhadores da empresa, com eventuais efeitos na produtividade, e obter uma melhoria na eficiência energética das instalações, com implicações na redução dos gastos da empresa.

Recursos Humanos

A evolução do efetivo prevista para o período de 2021 a 2024 é a seguinte:

Efetivo a 31 dezembro	Real	Orç	Real	Orç	Orç	Orç	Orç	Real 20	Real 20	Orç. 21	Orç 22 /	Orç 23 /	Orç 24 /
	2019	2020	2020	2021	2022	2023	2024	/ Orç 20	/ Real 19	/ Real 20	Orç 21	Orç 22	Orç 23
Total do Efetivo [1] [2]	1 289	1 351	1 333	1 351	1 351	1 351	1 351	-18	44	18	0	0	0
Pessoal tripulante em funções	956	1 009	1 003	1 008	1 008	1 008	1 008	-6	47	5	0	0	0
Motoristas	938	988	983	988	988	988	988	-5	45	5	0	0	0
Guarda-Freios	18	21	20	20	20	20	20	-1	2	0	0	0	0
Inspetores e Coordenadores	41	39	36	44	44	44	44	-3	-5	8	0	0	0
Abastecedores	37	39	41	39	39	39	39	2	4	-2	0	0	0
Restantes	255	264	253	260	260	260	260	-11	-2	7	0	0	0
% do Pessoal tripulante em funções	74,2%	74,7%	75,2%	74,6%	74,6%	74,6%	74,6%						
Efetivo médio s/ CA	1 267	1 288	1 278	1 349	1 351	1 351	1 351	-10	11	71	2	0	0

[1] Sem Órgãos Sociais, requisitados e licenças sem vencimento.

[2] Pressuposto: por cada trabalhador saldo da empresa há uma entrada

Pressupostos

- Qualquer saída de efetivo da empresa tem como pressuposto a entrada respetiva, para a sua reposição.
Assume-se que o gasto com a entrada de efetivos para reposição é igual ou inferior ao gasto dos efetivos que foram substituídos.
- Aumento de 18 efetivos em 2021, 8 para compensar o efetivo para reforço que se encontrava autorizado em 2020 e que não foi admitido, e 10 novos efetivos.
Estes 18 efetivos respeitam à entrada de 11 motoristas, sendo que 8 são para substituição de motoristas que transitam para inspetores, 5 efetivos para a manutenção da frota dos quais 2 para manutenção de autocarros e 3 para manutenção de carros elétricos e 2 trabalhadores para reforço das áreas administrativas.
Verifica-se ainda transferência interna de trabalhadores entre funções, nomeadamente regresso à função de motoristas de trabalhadores que se encontram a exercer a função de abastecedores.
- Aumento salarial anual de 2021 a 2024 à taxa de inflação prevista para o ano;
- Foi considerado um total de motoristas em funções de 988. As necessidades adicionais serão colmatadas com recurso a trabalho extraordinário.
- Considerou-se que o número de órgãos sociais se mantém constante, assim como o número de membros de cada órgão, e igual ao existente em 2020.
- De 2022 a 2024, não foi considerada qualquer entrada para reforço de efetivo.

Evolução dos Gastos com Pessoal de 2021 a 2024:

Gastos com o Pessoal (milhares de euros)	Real	Est.Real.	IPG 2021				Variação				
	2019	2020	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	20/19	21/20	22/21	23/22	24/23
	31 622	32 112	34 303	34 983	35 420	35 926	1,6%	6,8%	2,0%	1,2%	1,4%

O EBITDA Recorrente (resultado operacional bruto)¹ para 2021 é positivo, no montante de 3,1 milhões de euros, apresentando um acréscimo de 6,5 milhões de euros (194,4%) relativamente à estimativa de realização de 2020. Os rendimentos operacionais são de 61,3 milhões de euros, +13,8 milhões de euros (29,1%) face à estimativa de realização de 2020 e os gastos operacionais (sem depreciações, amortizações, provisões, reversões, imparidades, variação de justo valor de ativos e ganhos/perdas em associadas) são de 58,1 milhões de euros, mais 7,3 milhões de euros (+14,4%) face à estimativa de realização de 2020.

Em comparação com o ano de 2019 o EBITDA Recorrente de 2021 regista uma variação negativa de 335 mil euros (-9,6%).

Para 2022, 2023 e 2024 estima-se um EBITDA recorrente positivo de 20,6 milhões de euros, 24,8 milhões de euros e 26,3 milhões de euros, respetivamente, registando uma variação positiva de 17,4 milhões de euros (+554,4%), 4,2 milhões de euros (+20,4%) e de 1,5 milhões de euros (+6,1%) respetivamente, relativamente ao ano anterior.

Os resultados líquidos ascendem em 2021 ao montante positivo de 6,8 milhões de euros, apresentando uma melhoria de 19,3 milhões de euros (+154,6%) face à estimativa de realização de 2020.

Em 2022, 2023 e 2024, o resultado líquido mantém-se positivo, atingindo o valor de 10,3 milhões de euros, 11,4 milhões de euros e 11,8 milhões de euros, respetivamente, verificando-se um acréscimo de 2021 para 2022 de 3,5 milhões de euros (+51,3%), de 2022 para 2023, de 1,1 milhões de euros (+10,6%) e de 2023 para 2024 de 406 mil euros (+3,6%).

Os resultados de 2021 comparativamente com a estimativa de realização de 2020 são explicados pela evolução positiva dos resultados operacionais, em 16,9 milhões de euros (+166,1%) atingindo o montante positivo de 6,7 milhões de euros, e pela inexistência de gastos financeiros, uma vez que há transferência da dívida histórica para o Estado em 2021.

Os anos de 2022 a 2024 registam resultados operacionais positivos de 11,7 milhões de euros, 15,1 milhões de euros e 15,6 milhões de euros, respetivamente e resultados financeiros nulos, uma vez que não foi considerado o recurso a endividamento bancário.

Foi estimado o Imposto sobre o Rendimento dos exercícios de 2021 a 2024, a uma taxa de 25%, considerando o efeito de prejuízos acumulados e dos passivos por impostos diferidos.

¹ Resultado operacional sem amortizações, depreciações, imparidades, provisões, reversões e gastos extraordinários.



5.6.2 Rendimentos operacionais

Rendimentos Operacionais	Real	Est.	IPG 2021				Orç 21 / Real 19	Orç 21 / Est 20	Orç 22 / Orç 21	Orç 23 / Orç 22	Orç 24 / Orç 23	
			Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024						
												abs
10³ €	2019	2020	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	abs	%	abs	%	abs	%
Vendas e Serviços Prestados	49 581	33 438	35 891	48 678	51 406	51 866	-13 690	-27,6%	2 453	7,3%	12 787	35,6%
Receita de Transporte	49 468	33 427	35 885	48 654	51 370	51 830	-13 583	-27,5%	2 458	7,4%	12 769	35,6%
Aluguer de Viaturas	112	10	6	24	36	36	-106	-94,7%	-4	-42,3%	18	300,0%
Subsídios à Exploração	4 629	11 083	21 596	22 955	24 273	26 300	16 966	366,5%	10 512	94,8%	1 359	6,3%
Obrigações Serviço Público Municípios (Contrato)	4 546	5 999	19 755	22 954	24 273	26 300	15 209	334,6%	13 756	229,3%	3 199	16,2%
Obrigações Serviço Público Municípios (Adicionais)	0	315	172	0	0	0	172	-45,3%	-143	-45,3%	-172	-100,0%
Outros	84	4 769	1 668	1	0	0	1 585	1897,8%	-3 101	-65,0%	-1 668	-100,0%
Outros Rendimentos	3 045	2 946	3 786	4 586	4 573	4 550	4 685	5610,9%	839	28,5%	800	21,1%
Rendimentos Suplementares	915	696	744	832	844	850	-219	-24,0%	48	6,9%	88	11,8%
Serviços de Manutenção	47	68	38	38	39	39	21	45,4%	-31	-44,8%	0	1,2%
Publicidade	268	173	171	192	194	194	-97	-36,3%	-2	-1,1%	21	12,3%
Cedência de Trabalhadores	117	116	120	118	120	121	3	2,4%	4	3,2%	-2	-1,4%
Renda e Cedência de Espaço	252	236	254	257	260	263	-16	-6,2%	18	7,6%	3	1,2%
Prestação de Serviços de Assessoria e Outros	29	25	25	25	25	25	-4	-13,4%	-1	-2,0%	0	0,0%
Venda de Sucata e outros Bens	12	10	0	0	0	0	-12	-100,0%	-10	-100,0%	0	0,0%
Vendas e Serviços do Museu	129	30	58	126	130	130	-99	-76,9%	28	95,4%	68	117,3%
Outros	62	39	79	77	78	79	18	28,5%	41	105,6%	-2	-3,0%
Ganhos em Inventários	65	67	0	0	0	0	-65	-100,0%	-67	-100,0%	0	0,0%
Produção Interna	43	56	0	0	0	0	-43	-100,0%	-56	-100,0%	0	0,0%
Outros	22	10	0	0	0	0	-12	-54,9%	-10	-100,0%	0	0,0%
Rendimentos e Ganhos em Investimentos não Financeiros	518	617	578	474	474	532	60	11,6%	-38	-6,2%	-104	-18,0%
Rendas e Outros Rend. em Propriedades de Investimento	449	447	447	452	458	463	-3	-0,6%	98	18,9%	-104	-18,0%
Alienações	66	70	131	22	16	69	65	97,0%	61	86,4%	-109	-83,2%
Outros	3	100	0	0	0	0	97	3652,8%	-100	-100,0%	0	0,0%
Outros Rendimentos	1 545	1 567	2 463	3 279	3 255	3 168	22	1,4%	896	57,2%	816	33,1%
Sinistros	381	203	300	300	300	300	-178	-46,6%	97	47,5%	0	0,0%
Benefícios e Penalidades Contratuais	79	85	12	12	12	12	-67	-84,8%	-73	-85,8%	0	0,0%
Imputação de Subsídios para Investimento	968	1 247	2 097	2 913	2 889	2 802	280	28,9%	849	68,1%	816	38,9%
Outros	117	32	54	54	54	54	-86	-72,9%	22	70,4%	0	0,0%
Rendimentos	57 255	47 468	61 273	76 219	80 251	82 717	-9 787	-17,1%	13 805	29,1%	14 946	24,4%
											4 032	5,3%
											2 466	3,1%

Handwritten signatures and initials.

Os **rendimentos operacionais** de 2021 atingem 61,3 milhões de euros, apresentando um crescimento de 13,8 milhões de euros (+29,1%) relativamente à estimativa de realização de 2020, devido essencialmente ao acréscimo em 13,8 milhões de euros (+229,3%) das compensações das OSP, fruto da vigência no 3º aditamento ao contrato de serviço público, incluindo o acerto de valores no final do ano.

Para o período de 2022 a 2024 os rendimentos operacionais ascendem a 76, 80 e 83 milhões de euros, respetivamente para cada ano.

As **vendas e serviços prestados** incluem as receitas provenientes das vendas de títulos de transporte, do modo autocarro e carro elétrico, a compensação do tarifário social intermodal andante, a comparticipação PART e o aluguer de viaturas de autocarros e carros elétricos.

Em 2019, foi instituído o **Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)**, pelo Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, previsto no Artigo nº 234 da Lei do Orçamento do Estado de 2019, com início a 1 de abril.

Na sequência da introdução do PART passou a ser atribuída uma comparticipação mensal associada às quantidades de validações (procura) e receita média, **comparticipação PART**, destinada a ressarcir as empresas pela perda de receita subjacente à redução de preços das assinaturas e pela transferência de procura de títulos de transporte ocasionais para títulos de assinatura, com tarifas mais atrativas.

Foi assumido que o Estado continuará em 2021 e nos anos seguintes, com o Programa de Apoio à Redução Tarifária – PART, e conseqüentemente com as compensações financeiras às empresas no âmbito do PART e no âmbito da disponibilização de títulos de transporte intermodais com desconto, designada por **compensação do tarifário social intermodal andante**, uma vez que estas compensações são independentes da propriedade da empresa.

A **taxa de atualização tarifária (TAT)** a vigorar a partir de 1 de janeiro de 2021 é de 0%. Foram consideradas para 2022 a 2024, taxas de aumento tarifário (TAT) de 0,4%, 1,1% e 1,2%, respetivamente, iguais às taxas de inflação estimadas para cada um dos anos (n-1), e aplicadas a partir de janeiro de cada um dos anos.

Em 2021 estima-se um crescimento das vendas e serviços prestados de +2,5 milhões de euros (+7,3%) face à estimativa de realização de 2020, pelo efeito de crescimento de procura. De referir que em comparação com o ano de 2019, ano anterior à pandemia, verifica-se uma redução se 13,7 milhões de euros (-27,6%).

A receita das vendas de títulos de transporte, para 2021, representa cerca de 99,9% das vendas e serviços prestados da STCP e cerca de 58,6% do total dos rendimentos operacionais.

De 2022 a 2024, prevê-se um crescimento das vendas e serviços prestados de 12,8 milhões de euros (+35,6%), 2,7 milhões de euros (+5,6%) e 461 mil euros (+0,9%) respetivamente, face



ao ano anterior. De salientar que se prevê que em 2023 se atinja finalmente a superação do valor das vendas de 2019 (ano anterior à pandemia COVID 19).

Subsídios à exploração

Compensação das **Obrigações de Serviço Público (OSP)** - foi assumido que o início do Terceiro Aditamento ao Contrato de Serviço Público da STCP ocorre a 27 de dezembro de 2020, pelo que, para os últimos 5 dias de 2020, considerou-se o montante proporcional do valor consagrado nesse contrato para o ano de 2020.

A partir de 1 de janeiro de 2021, com o início da transferência da propriedade da STCP do Estado para os municípios, assume-se que está em vigência o Terceiro Aditamento ao Contrato de Serviço Público celebrado entre os municípios servidos pela atual rede de transporte da empresa e a STCP, contendo compensações financeiras pela prestação das obrigações de serviço público.

Assim, os municípios, como acionistas, passam a assumir a responsabilidade pelo financiamento das obrigações de serviço público impostas à STCP enquanto seu operador interno, nos termos fixados no contrato de serviço público, bem como a responsabilidade pelos respetivos resultados de exploração, sem prejuízo de poderem beneficiar dos instrumentos de financiamento por parte do Estado conforme legislação em vigor.

Os valores das compensações financeiras por OSP estabelecidos no Terceiro Aditamento ao Contrato de Serviço Público são os seguintes:

(valores em milhares de euros)

2020*	2021	2022	2023	2024
14 945	10 531	16 227	17 833	20 137

* para 2020 foi considerado apenas o valor proporcional a 5 dias, deste montante de 2020

Para além destes valores foi ainda considerado para os anos de 2021 a 2024 os montantes relativos ao acerto do contrato no final de cada ano, conforme o previsto na alínea ii) do nº 3 do Anexo A – Bases Financeiras, do 3º aditamento CSP. O acerto foi considerado em dezembro de cada ano, e efetuado com base na fórmula de cálculo constante do nº 2 do Anexo A – Bases Financeiras, do 3º aditamento CSP. O valor total previsional apurado para cada ano foi o seguinte:

(valores em milhares de euros)

	2021	2022	2023	2024
OSP - valor do contrato	10 531	16 227	17 833	20 137
OSP - acerto do contrato	9 224	6 728	6 439	6 163
OSP - total anual	19 755	22 954	24 273	26 300

O valor estimado para o acerto do contrato, de aproximadamente +9,2 milhões de euros para 2021, +6,7 milhões de euros para 2022, 6,4 milhões de euros em 2023 e 6,2 milhões de euros para 2024, totalizando +28,5 milhões de euros no período dos 4 anos, é explicado pela

significativa redução da receita, devido à quebra de procura, em consequência dos impactos do COVID 19 na atividade da empresa, e pela concentração dos investimentos a realizar num período de quatro anos, em vez dos cinco anos inicialmente previstos aquando da elaboração da estimativa do valor a constar no Terceiro Aditamento ao Contrato de Serviço Público da STCP, S.A..

As OSP totais (contrato + acerto do contrato) representam 30,2% dos rendimentos operacionais de 2021 e 30,1%, 30,2% e 31,8% dos rendimentos operacionais de 2022 a 2024, respetivamente.

As compensações das Obrigações de Serviço Público (OSP) adicionais referem-se às compensações atribuídos à STCP pelos municípios, para além das do terceiro aditamento ao contrato de serviço público, para compensação do montante despendido para reforço da oferta de serviço público por motivo do COVID 19. Para 2021 está estimado o montante de 172 mil euros, relativo ao período de 1 de janeiro a 8 de fevereiro.

Nos Subsídios à Exploração Outros, temos para 2021, cerca de 1,7 milhões de euros (905 mil euros do Projeto Fabulos), com gastos associados da mesma ordem de grandeza, 50 mil euros do Projeto SAMA, 4 mil euros do projeto POSEUR (relativo ao Plano de Comunicação) e ainda 709 mil euros do Fundo Ambiental para reforço da oferta por motivo do COVID 19, com gastos associados de igual montante.

Para 2022, estimou-se 500 euros da continuação do projeto POSEUR relativo ao Plano de Comunicação.

Para os Outros Rendimentos foi orçamentado em 2021 o montante de aproximadamente 3,8 milhões de euros, mais 839 mil euros (+28,5%) do que o considerado na estimativa de realização de 2020.

É na sub-rubrica outros rendimentos que se apresenta a maior variação, mais 896 mil euros (+57,2%), principalmente devido ao aumento de 849 mil euros de imputação de subsídios ao investimento (+68,1%) e de 97 mil euros (+47,5%) em indemnizações de sinistros.

Em sentido contrário, há a referir a redução de 73 mil euros (-85,8%) em penalidades contratuais.

Para 2022 a 2024 foi orçamentado o montante de cerca de 4,6 milhões de euros para cada um dos anos respetivamente, sendo que a imputação de subsídios ao investimento representa cerca de 63% desse montante em cada um dos anos. As rendas em propriedades de investimento e das alienações de viaturas, para abate, representam cerca de 10% destes rendimentos em 2022 e 2023 e 12% em 2024.



5.6.3 Gastos operacionais

Gastos Operacionais 10 ³ €	Real 2019	Est 2020	IPG 2021				Est 20 / Real 19 abs %	Orç 21 / Real 19 abs %	Orç 21 / Est 20 abs %	Orç 22 / Orç 21 abs %	Orç 23 / Orç 22 abs %	Orç 23 / Orç 22 abs %			
			Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024									
			abs	%	abs	%									
Custo Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas	1.090	1.800	3.685	4.127	4.110	4.389	710	2.595	1.885	442	12,0%	-17	-0,4%	279	6,8%
Gás Natural	0	676	2.392	2.756	3.046	3.120	676	2.392	1.715	364	15,2%	290	10,5%	74	2,4%
Acessórios Autocarro	769	587	882	838	743	727	-182	113	296	-45	-5,0%	-95	-11,4%	-16	-2,2%
Títulos de Transporte	65	25	63	14	4	4	-41	-3	38	-49	-77,6%	-10	-69,2%	0	1,2%
Outros Combustíveis e Lubrificantes	50	48	60	90	105	106	-2	10	12	30	50,0%	15	16,7%	1	1,2%
Fardamentos	73	307	93	292	74	292	234	20	-214	199	213,4%	-219	-74,8%	219	296,5%
Outros	132	156	195	136	138	139	24	63	39	-59	-30,1%	1	1,1%	1	1,1%
Fornecimentos e Serviços Externos	20.377	16.453	19.291	15.662	15.058	15.209	-3.925	-1.087	2.838	-3.629	-18,8%	-604	-3,9%	151	1,0%
Gasóleo	4.229	2.549	2.118	1.694	1.272	1.286	-1.681	-2.111	-430	-424	-20,0%	-422	-24,9%	15	1,2%
Gás Natural	4.275	1.222	1.462	1.415	1.340	1.372	-3.052	-2.812	240	-47	-3,2%	-75	-5,3%	32	2,4%
Electricidade	590	497	540	626	658	669	-93	-50	43	86	15,9%	32	5,2%	10	1,5%
Manutenção Geral Autocarros e Carros Elétricos	4.825	5.489	5.424	4.971	4.768	4.846	664	599	-65	-453	-8,4%	-202	-4,1%	77	1,6%
Manutenção Pneus	430	393	250	309	334	339	-88	-180	-143	59	23,4%	25	8,1%	5	1,5%
Manutenção de Edifícios e Outras Instalações	187	203	734	524	458	420	15	547	531	-210	-28,7%	-66	-12,5%	-38	-8,4%
Trabalhos Especializados	257	219	686	303	336	315	-38	429	467	-383	-55,8%	32	10,7%	-21	-6,2%
Publicidade e Propaganda	91	38	94	87	75	63	-53	3	56	-7	-7,9%	-13	-14,4%	-12	-15,6%
Comissões	1.870	1.187	1.291	1.451	1.530	1.542	-684	-579	104	161	12,4%	78	5,4%	13	0,8%
Limpeza, Higiene e Conforto	999	1.620	1.771	1.209	1.225	1.226	621	771	150	-562	-31,7%	16	1,4%	1	0,1%
Assistência Softwares e Equipamentos	429	432	505	566	510	533	3	76	73	61	12,1%	-56	-9,9%	43	8,5%
Vigilância e Segurança	272	473	513	326	320	325	201	241	41	-188	-36,6%	-5	-1,6%	4	1,3%
Seguros	593	675	698	693	697	705	82	105	23	-5	-0,7%	3	0,4%	8	1,2%
Comunicações	178	176	178	155	156	157	-2	1	3	-23	-13,1%	1	0,6%	1	0,6%
Fiscalização Receita	313	395	434	457	478	492	82	122	39	23	5,4%	20	4,4%	14	3,0%
Deslocações, Estadas e Transportes	17	5	15	17	17	18	-12	-2	10	2	14,6%	0	1,2%	0	1,2%
Outros	823	880	2.576	859	885	882	57	1.753	1.696	-1.717	-66,7%	26	3,0%	-3	-0,3%
Gastos com o Pessoal	31.622	32.112	34.303	34.983	35.420	35.926	491	2.682	2.191	680	2,0%	437	1,2%	506	1,4%
Remunerações dos Órgãos Sociais	288	291	291	294	298	301	3	3	0	3	1,1%	3	1,2%	4	1,2%
Remunerações do Pessoal	24.941	25.214	26.732	27.276	27.623	28.025	274	1.792	1.518	544	2,0%	346	1,3%	403	1,5%
Benefícios pós Emprego	55	47	51	51	51	51	-9	-5	4	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Indemnizações (ICCT) [2]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Encargos sobre Remunerações	5.627	5.704	6.222	6.350	6.431	6.526	78	596	518	128	2,1%	81	1,3%	94	1,5%
Seguros de Acidentes de Trabalho	387	403	422	422	422	422	16	35	19	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Gastos de Ação Social	194	218	243	245	247	249	24	49	25	2	0,7%	2	0,8%	2	0,8%
Outros Gastos do Pessoal	130	235	342	346	349	353	105	212	107	3	1,0%	4	1,0%	4	1,0%
Outros Gastos	685	435	847	858	867	876	-249	163	412	10	1,2%	9	1,1%	9	1,0%
Gastos de Depreciação e de Amortização	4.673	6.039	7.121	8.862	9.627	10.606	1.567	2.448	1.082	1.741	24,4%	765	8,6%	979	10,2%
Imparidades, provisões, reversões, var. justo valor	-2.540	813	-10.706	75	75	75	3.353	-8.166	-11.518	10.781	100,7%	0	0,0%	0	0,0%
Gastos	55.906	57.652	54.542	64.567	65.157	67.081	1.746	-1.364	-3.110	10.025	18,4%	590	0,9%	1.924	3,0%

(Handwritten signatures and initials)

Os **gastos operacionais** de 2021 atingem os 54,5 milhões de euros, apresentando uma redução de 3,1 milhões de euros (-5,4%) relativamente à estimativa de realização de 2020.

Em 2022 prevê-se um total de gastos operacionais de 64,6 milhões de euros, +10,0 milhões de euros (+18,4%) do que no ano anterior. Para 2023 e 2024 os gastos operacionais ascendem a 65,2 milhões de euros e 67,1 milhões de euros, respetivamente, aumentando 590 mil euros (+0,9%) e 1,9 milhões de euros (+3,0%) face ao ano anterior.

Em 2021, os CMVMC + FSE aumentam 4,7 milhões de euros (+25,9%), os gastos com pessoal aumentam 2,2 milhões de euros (+6,8%), os outros gastos aumentam 412 mil euros (+94,7%).

Os **gastos com combustíveis e com a manutenção da frota de autocarros e carros elétricos** representam em **2021 cerca de 24%** dos gastos operacionais, em **2022 representam 20%**, em **2023 representam 19%** e em **2024, cerca de 18%**.

Se aos gastos com combustíveis e com a manutenção da frota de autocarros e carros elétricos forem adicionados com os gastos com pessoal, então temos 87% dos gastos operacionais de 2021 e 74%, 73% e 72% dos gastos operacionais de 2022 a 2024, respetivamente.

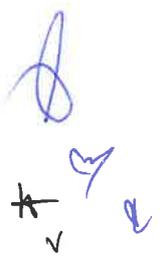
Custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas (CMVMC) e Fornecimentos e serviços externos (FSE)

Estima-se o montante de 23 milhões de euros para o conjunto destas rubricas, apresentando um aumento de 4,7 milhões de euros (+25,9%) face à estimativa de realização de 2020.

Para 2022 a 2024, regista-se uma redução de 3,2 milhões de euros (-13,9%), uma redução de 621 mil euros (-3,1%) e um aumento de 430 mil euros (+2,2%), respetivamente, face ao ano anterior.

Os gastos com combustíveis (gás, gasóleo e eletricidade) previstos para 2021, são de 6,5 milhões de euros, respeitando sobretudo à frota de autocarros e carros elétricos da empresa, e **os gastos com manutenção geral de autocarro, carro elétrico e pneus**, atingem 6,6 milhões de euros. Estes gastos, no seu conjunto, **atingem 13,1 milhões de euros em 2021, representando cerca de 57% dos CMVMC + FSE.**

Para um melhor entendimento da evolução dos gastos com combustíveis e manutenção da frota, apresenta-se abaixo a **evolução da frota de 2019 a 2024:**



Frota de autocarros e carros elétricos	Frota Média						Frota a 31/12					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Frota Autocarros (*)	427	424	446	429	447	445	425	425	420	444	445	445
Autocarros Gás Natural	256	291	342	351	384	382	268	324	333	381	382	382
Autocarros Eletricidade	15	15	20	22	28	28	15	15	20	28	28	28
Autocarros Gasóleo	156	118	84	56	35	35	142	86	67	35	35	35
Frota Carros Elétricos	7	7	8	8	9	9	7	7	8	8	9	9

(*) Uma vez que há aquisição de viaturas em curso até final de 2024, nem sempre o abate das viaturas a substituir ocorre na mesma data, pelo que provisoriamente e por curtos períodos de tempo, poderão existir mais viaturas do que a frota total da empresa.

Em 2020 a frota de autocarros da empresa é composta por 420 viaturas. No entanto e uma vez que está a ocorrer renovação da frota, nem sempre a data de entrada de uma nova viatura coincide com a data de abate da viatura a abater, havendo por isso, por curtos períodos, uma frota de autocarros superior a 420. Está previsto o acréscimo da frota de autocarros em 24 viaturas *standard* em 2022 e uma viatura articulada em 2023, passando a frota a totalizar 445 autocarros.

- A frota a gasóleo, que representa 33% do total em 2019, passa a representar 8% em 2024. A tipologia da frota com este tipo de combustível em 2022, passa a ser composta apenas por viaturas articuladas e de 2 pisos, extinguindo-se as viaturas *standard* e minis.
 - As viaturas a gás natural passam a representar 86% do total da frota em 2024, contra 63% em 2019.
 - Há um aumento das viaturas elétricas, passando a 28, no final de 2024 (20 *standard* e 8 midis).
- Aumento dos gastos com combustíveis: gás, gasóleo e eletricidade, com a frota de autocarros, no montante de 1,5 milhões de euros, +35% relativamente à estimativa de realização de 2020: aumento de 1,9 milhões de euros (103%) com o gás natural, de 33 mil euros (53%) com a eletricidade e redução dos gastos com gasóleo em 429 mil euros (-17%). Para 2022 a 2024, estima-se uma redução de cerca de 64 mil euros (-1%), de 176 mil euros (-3%) e um aumento de 122 mil euros (+2%) respetivamente, relativamente ao mês anterior.

Pressupostos considerados para os consumos e preços dos combustíveis:

Autocarros Elétricos

- Consumo de 150 kwh aos 100 km para os autocarros *standard* elétricos.
- Consumo de 75 kwh aos 100 km para os autocarros minis/ midis elétricos.
- O contrato de fornecimento entrou em vigor a 1 de julho de 2020, por um ano. Atualização à taxa de inflação do ano, na mudança do contrato, mês de julho.
- Preço do kwh de eletricidade
2020 – valores contabilísticos do ano. 2021 – janeiro a junho: preço de 12,59 cêntimos de euro por kwh, para todos os meses. De julho a dezembro: valor dos meses anteriores atualizado à taxa de inflação prevista para 2021.



2022 – janeiro a junho: valor mensal igual ao de dezembro de 2021. De julho a dezembro, valor dos meses anteriores atualizado à taxa de inflação prevista para 2022. **2023** – janeiro a junho: valor mensal igual ao de dezembro de 2022. De julho a dezembro, valor dos meses anteriores atualizado à taxa de inflação prevista para 2023. **2024** – janeiro a junho: valor mensal igual ao de dezembro de 2023. De julho a dezembro, valor dos meses anteriores atualizado à taxa de inflação prevista para 2024.

- Não foram consideradas eventuais poupanças energéticas decorrentes das obras das estações.
- Os novos autocarros *standard* elétricos terão iguais consumos aos 100km.

Autocarros a Gás Natural

- Consumos de m³ aos 100 km
MAN NL 310 Gás 2ª e 3ª séries: 67 m³ aos 100 km
MAN NL A22 Gás 4ª série: 70 m³ aos 100 km
MAN LCG 1ª série articulados Gás: 85 m³ aos 100 km
Nova frota a gás *standard*: 72 m³ aos 100 km
- Preço médio do gás natural comprimido e do gás natural liquefeito
- **Preço do m³ do gás**
2020 – valores reais (preço médio do gás de Francos e da Via Norte, este último inclui taxa de transporte). **Para todos os meses de 2021** – média mensal dos preços de 2019 e 2020, atualizada à taxa de inflação prevista para 2021 = 28,35 cêntimos de euro. **Para todos os meses de 2022** – o valor de 2021 atualizado à taxa de inflação prevista para 2022. **Para todos os meses de 2023** – o valor de 2022 atualizado à taxa de inflação prevista para 2023. **Para todos os meses de 2024** – o valor de 2023 atualizado à taxa de inflação prevista para 2024.

Autocarros a Gasóleo

- Consumos litros aos 100 km
MAN NL 263 e CARBUS: 56
Mercedes Citaro 6ª série: 62
Mercedes Citaro 5ª série: 54
Mercedes 4ª série: 52
Volvo B9 Articulados: 77
MAN Lion City 2 Pisos: 77
Volkswagen Mini: 21
- O contrato de fornecimento entrou em vigor a 1 de março de 2019. Prazo de 3 anos ou quando o fornecimento atinja o preço máximo do contrato.
- **Preço do litro de gasóleo**
2020 – valores contabilísticos do ano. De janeiro a dezembro: foi considerado o preço de 94,52 cêntimos de euro, média do 1º quadrimestre. **2021** – janeiro a dezembro: preço de 94,52 cêntimos de euro, média do 1º quadrimestre inflação prevista para 2021, atualizada à taxa de inflação prevista para 2021. **2022** – janeiro a dezembro: valor de dezembro de 2021, atualizado à taxa de inflação

prevista para 2022. **2023** – janeiro a dezembro: valor de dezembro de 2022, atualizado à taxa de inflação prevista para 2023. **2024** – janeiro a dezembro: valor de dezembro de 2023, atualizado à taxa de inflação prevista para 2024.

Evolução dos gastos com combustíveis

Gastos (em milhares de euros)	Real 2019	Est.Real .2020 [1]	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	Variação Absoluta						Variação %					
							Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç	Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç
							/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23	/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23
Autocarros Gás Natural	4.257	1.882	3.826	4.137	4.352	4.457	-2.376	-432	1.944	311	215	106	-56%	-10%	103%	8%	5%	2%
Autocarros Eletricidade	80	63	97	146	178	181	-17	17	33	49	32	3	-21%	21%	53%	51%	22%	2%
Autocarros Gasóleo	4.172	2.502	2.074	1.649	1.226	1.240	-1.670	-2.099	-429	-425	-423	14	-40%	-50%	-17%	-20%	-26%	1%
Total de Gastos	8.510	4.447	5.996	5.932	5.756	5.878	-4.063	-2.514	1.549	-64	-176	122	-48%	-30%	35%	-1%	-3%	2%

[1] Inclui valores reais até novembro 2020, inclusive.

Kms totais (em milhares)	Real 2019	Est.Real .2020 [1]	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	Variação Absoluta						Variação %					
							Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç	Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç
							/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23	/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23
Autocarros Gás Natural	14.844	16.907	18.646	19.865	20.652	20.865	2.063	3.802	1.739	1.219	787	213	14%	26%	10%	7%	4%	1%
Autocarros Eletricidade	388	374	511	831	1.148	1.153	-14	123	137	320	317	5	-4%	32%	37%	63%	38%	0%
Autocarros Gasóleo	7.431	5.134	3.503	2.675	1.646	1.646	-2.297	-3.928	-1.631	-828	-1.028	-1	-31%	-53%	-32%	-24%	-38%	0%
Km Totais	22.663	22.415	22.660	23.371	23.447	23.664	-249	-3	245	711	75	217	-1%	0%	1%	3%	0%	1%

[1] Inclui valores reais até novembro 2020, inclusive.

Consumo Combustível (em milhares)	Real 2019	Est.Real .2020 [1]	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	Variação Absoluta						Variação %					
							Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç	Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç
							/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23	/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23
Autocarros Gás Natural (m3)	10.540	11.512	13.493	14.433	15.002	15.184	972	2.953	1.981	940	570	182	9%	28%	17%	7%	4%	1%
Autocarros Eletricidade (kWh)	621	545	766	1.149	1.385	1.389	-76	146	222	382	236	4	-12%	23%	41%	50%	21%	0%
Autocarros Gasóleo (litros)	4.255	2.834	2.194	1.725	1.268	1.267	-1.420	-2.061	-640	-469	-458	-1	-33%	-48%	-23%	-21%	-27%	0%

[1] Inclui valores reais até novembro 2020, inclusive.

Gasto por Unidade Combustível cent. €	Real 2019	Est.Real .2020 [1]	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	Variação Absoluta						Variação %					
							Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç	Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç
							/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23	/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23
Autocarros Gás Natural (m3)	40,4	16,3	28,4	28,7	29,0	29,4	-24,05	-12,04	12,01	0,31	0,34	0,35	-60%	-30%	73%	1%	1,2%	1,2%
Autocarros Eletricidade (kWh)	12,9	11,6	12,6	12,7	12,9	13,0	-1,27	-0,29	0,98	0,10	0,14	0,15	-10%	-2%	8%	1%	1,1%	1,2%
Autocarros Gasóleo (litros)	98,1	88,3	94,5	95,6	96,7	97,9	-9,78	-3,55	6,24	1,04	1,15	1,16	-10%	-4%	7%	1%	1,2%	1,2%

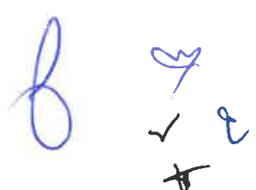
[1] Inclui valores reais até novembro 2020, inclusive.

Gasto Combustível aos 100 km €	Real 2019	Est.Real .2020 [1]	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	Variação Absoluta						Variação %					
							Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç	Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç
							/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23	/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23
Autocarros Gás Natural	28,7	11,1	20,5	20,8	21,1	21,4	-17,55	-8,16	9,39	0,31	0,25	0,29	-61%	-28%	84%	2%	1%	1%
Autocarros Eletricidade	20,6	17,0	18,9	17,6	15,5	15,7	-3,68	-1,71	1,97	-1,36	-2,06	0,17	-18%	-8%	12%	-7%	-12%	1%
Autocarros Gasóleo	56,1	48,7	59,2	61,6	74,5	75,4	-7,40	3,05	10,46	2,44	12,82	0,89	-13%	5%	21%	4%	21%	1%
Gasto Combust. aos 100 km	37,5	19,8	26,5	25,4	24,5	24,8	-17,7	-11,1	6,6	-1,1	-0,8	0,3	-47%	-30%	33%	-4%	-3%	1%

[1] Inclui valores reais até novembro 2020, inclusive.

Consumo combustível aos 100 km	Real 2019	Est.Real .2020 [1]	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	Variação Absoluta						Variação %					
							Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç	Est 20	Orç	Orç	Orç	Orç	Orç
							/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23	/19	21/19	21/Est 20	22/ Orç 21	23/ Orç 22	24/ Orç 23
Autocarros Gás Natural (m3)	71,0	68,1	72,4	72,7	72,6	72,8	-2,91	1,36	4,27	0,29	-0,01	0,13	-4%	2%	6%	0%	0%	0%
Autocarros Eletricidade (kWh)	159,9	145,7	150,0	138,2	120,7	120,5	-14,15	-9,89	4,27	-11,82	-17,52	-0,12	-9%	-6%	3%	-8%	-13%	0%
Autocarros Gasóleo (litros)	57,3	55,2	62,6	64,5	77,0	77,0	-2,04	5,38	7,42	1,87	12,49	0,00	-4%	9%	13%	3%	19,4%	0%

[1] Inclui valores reais até novembro 2020, inclusive.



Os **gastos com a manutenção** de autocarro aumentam cerca de 29 mil euros de 2021 face a 2020, devido essencialmente à evolução dos gastos com materiais de manutenção, uma vez que ao longo de 2021 está prevista a entrada de mais viaturas com manutenção interna, por contrapartida de viaturas que têm manutenção contratada e manutenção interna, que são abatidas.

Evolução dos gastos com manutenção de autocarros e pneus

Gastos com Manutenção Frota Autocarro (em milhares de euros) [1]	Real 2019	Est.Real. 2020 [2]	Orçamento				Variação Absoluta						Variação %					
			2021	2022	2023	2024	20/19	21/19	21/20	22/21	23/22	24/23	20/19	21/19	21/20	22/21	23/22	24/23
Manutenção Contratada [3]	4 339	4 641	4 629	4 333	4 194	4 282	302	289	-13	-296	-139	88	7,0%	6,7%	-0,3%	-6,4%	-3,2%	2,1%
Materiais Manutenção [4]	1 438	1 538	1 574	1 397	1 238	1 211	100	136	35	-177	-159	-27	7,0%	9,4%	2,3%	-11,3%	-11,4%	-2,2%
Pneus [5]	228	244	250	309	334	339	16	22	7	59	25	5	7,0%	9,8%	2,7%	23,4%	8,1%	1,5%
Manutenção Frota Autocarro [1]	6 005	6 423	6 453	6 038	5 766	5 832	418	447	29	-414	-272	66	7,0%	7,4%	0,5%	-6,4%	-4,5%	1,2%

[1] Não inclui mão de obra interna, uma vez que está incluída nos gastos de pessoal (conta 63).

[2] Valores contabilísticos até novembro, inclusive.

[3] Manutenção Contratada: Inclui Km Contratuais e Km Adicionais (componente geral e pneus).

[4] Materiais Manutenção inclui embates. Considerado 60% material stock (61) e 40% material não stock (62).

[5] Pneus: frota manutenção interna (contrato e embates) e frota manutenção contratada (embates).

Pressupostos considerados:

Manutenção contratada

MAN NL 310 GNC 2ª série: preço fixo de 24,00 cêntimos de euro por km até março de 2021, data fim da série. Km contratuais de 50.000 km por viatura ano. Preço km acima dos contratados +10%. Manutenção contratada chassis e manutenção interna para a carroçaria.

MAN NL 310 GNC 3ª série: preço fixo de 24,00 cêntimos de euro por km até setembro de 2021, data fim da série. Km contratuais de 50.000 km por viatura ano. Preço km acima dos contratados +10%. Manutenção contratada chassis e manutenção interna para a carroçaria.

MAN A22 GNC 4ª série: preço fixo de 29,00 cêntimos de euro por km a partir de julho de 2020 inclusive, quando passa para extensão do contrato, com exclusão da carroçaria. Até junho de 2020, considerado 37,5909 cêntimos de euro por km (35,3409 cêntimos de euro + 2,25 cêntimos de euro). Km contratuais de 50.000 km por viatura ano. Preço km acima do contrato até junho de 2020 (não ultrapassa os 250 mil km) +10% e a partir de julho de 2020, +10%.

Substituição **MAN A22 GNC 4ª série:** igual à série **MAN A69 GNC LE 5ª série.**

MAN LCG GNC Articulado 1ª série: preço fixo de 43,30 cêntimos de euro por km a partir de julho de 2020 inclusive, quando passa para extensão do contrato, com exclusão da carroçaria. Até junho de 2020, considerado 48,8547 cêntimos de euro por km (45,0847 cêntimos de euro + 3,77 cêntimos de euro). Km contratuais de 40.000 km por viatura ano. Preço km acima do contrato até junho de 2020 +15% (entre 150 mil km e 300 mil km) e a partir de julho de 2020 + 10%.

Substituição **MAN LCG GNC Articulado 1ª série:** série **MAN A69 GNC LE 5ª série** acrescidos de 60%.



MAN A69 GNC LE 5ª série: preço de 26,90 cêntimos de euro por km (24,50 cêntimos de euro + 2,40 cêntimos de euro) até dezembro de 2020. De 2021 a 2024, o preço por km é atualizado à taxa de inflação. Não há patamar mínimo de km. O preço global máximo do contrato é de 82.043.520 euros, tendo como estimativa a possibilidade de realização de 55.000 km + 5.000 km por viatura ano e a extensão do contrato para a totalidade do período (16 anos).

Caetano eCity Bus: preço de 24,80 cêntimos de euro por km (22,30 cêntimos de euro + 2,5 cêntimos de euro) até dezembro de 2020. De 2021 a 2024, o preço por km é atualizado à taxa de inflação. Não há patamar mínimo de km. Para mais de 40.000 km ano por viatura, o preço por km é de 26,10 cêntimos de euro, em 2020 e atualizado à taxa de inflação de 2021 a 2024. O preço global máximo do contrato é de 10.048.840 euros, tendo como estimativa a possibilidade de realização de 40.000 km + 5.000 km por viatura ano e a extensão do contrato para a totalidade do período (16 anos).

Standard Elétricos Concurso 2019: condições iguais às da série Caetano eCity Bus

Materiais –Manutenção interna

Materiais sem embates: previsto o custo km por série, tendo em conta o histórico e as informações disponíveis. Custo km atualizado à taxa de inflação.

Materiais de embates: previsto o custo total para a frota, tendo em conta o histórico e as informações disponíveis. Custo km atualizado à taxa de inflação.

Foi arbitrado 60% dos materiais, como materiais de stock e 40% como materiais não stock.

Pneus

Frota de manutenção interna: contrato e embates.

Frota de manutenção contratada: embates.

Previsto o custo km por série, tendo em conta o histórico e as informações disponíveis. Custo km atualizado à taxa de inflação.

Evolução do número de viaturas por tipo de manutenção

Frota - Tipo de Manutenção	Nº médio de viaturas						Nº viaturas 31 dez					
	Real 2019	Est. Real. 2020	IPG 2021				Real 2019	Est. Real. 2020	IPG 2021			
			2021	2022	2023	2024			2021	2022	2023	2024
Frota Manutenção Contratada	155	223	193	193	206	247	188	267	193	193	223	273
Frota Manutenção Contratada Chassis	116	83	119	79	69	26	95	72	79	79	50	0
Frota Manutenção Contratada (total)	271	306	312	272	275	273	283	339	272	272	273	273
Frota Manutenção Interna	156	118	134	157	172	172	142	86	148	172	172	172
Total	427	424	446	429	447	445	425	425	420	444	445	445

Em 2020, 72,1% da frota da STCP tinha manutenção contratada. Em 2021 esta proporção passa para 73,5% e em 2022, 2023 e 2024 decresce para 63%, 61,5% e 61,3%, respetivamente, pela entrada de novas viaturas que terão manutenção interna.



Evolução dos gastos com manutenção do carro elétrico

Gastos de Manutenção carro elétrico (em milhares de euros)	Real 2019	Est. Real. 2020	IPG 2021				Variação Absoluta						Variação %					
			2021	2022	2023	2024	Est 20 / 19	Orç 21 / 19	Orç 21 / Est 20	Orç 22 / Orç 21	Orç 23 / Orç 22	Orç 24 / Orç 23	Est 20 / 19	Orç 21 / 19	Orç 21 / Est 20	Orç 22 / Orç 21	Orç 23 / Orç 22	Orç 24 / Orç 23
materials stock (612404)	24,5	23,6	27,8	28,1	28,4	28,8	-0,9	3,2	4,2	0,3	0,3	0,3	-4%	13%	18%	1%	1%	1%
materials não stock (62262)	19,2	45,9	104,0	79,0	79,0	79,0	26,7	84,8	58,1	-25,0	0,0	0,0	139%	442%	127%	-24%	0%	0%
Total	43,7	69,5	131,8	107,1	107,4	107,8	25,7	88,0	62,3	-24,7	0,3	0,3	59%	201%	90%	-19%	0%	0%

Para 2021, prevê-se que os gastos com a manutenção do carro elétrico aumentem 62,3 mil euros relativamente à estimativa de realização de 2020. Este aumento decorre da antiguidade dos carros elétricos históricos, a necessitar frequentemente de reparações e manutenções relativas, especialmente a questões de segurança, dada a intensa atividade a que estão sujeitos, em especial desde há uns anos, com o acréscimo do turismo na região. O valor de 2021 contempla 54 mil euros para manutenção corrente do carro elétrico, 25 mil euros para reparação de motores e 25 mil euros para reperfilamento de rodados.

- Os **gastos com subcontratos – linhas**: o montante orçamentado para 2021 é de 794 mil euros, de janeiro a junho, mais 660 mil euros do que o valor considerado em 2020, de outubro a dezembro (+494%).

Estes gastos respeitam à subcontratação das linhas 403, 705, 706, 707, ZC e ZF em janeiro e fevereiro e das linhas 403, 601, 604, 705, 706, 707, 900, ZC e ZF de março a junho.

Está previsto que estes gastos tenham igual compensação de rendimentos, pela compensação pelas câmaras municipais, de janeiro e até 8 de fevereiro, e do Fundo Ambiental, de 9 de fevereiro a final de junho, pelo que o seu efeito é nulo.

- Os **gastos com fardamentos**, no montante de 93 mil euros em 2021, reduzem em 214 mil euros em comparação com a estimativa de realização de 2020, dado que o ciclo de reposição dos fardamentos na empresa ocorre habitualmente de dois em dois anos.

- Os **gastos com trabalhos especializados** em 2021 atingem o montante de 686 mil euros, mais 467 mil euros (+213,1%) face à estimativa de realização de 2020. Para 2022 a 2024 verifica-se uma redução de 383 mil euros (-56%), um aumento de 32 mil euros (+11%) e uma redução de 21 mil euros (-6%) respetivamente, face ao ano anterior.

O aumento previsto para 2021 é explicado essencialmente pelos seguintes motivos: aumento na necessidade de contratação de serviços especializados para consultorias diversas (+70 mil euros), consultorias no âmbito da norma anticorrupção (+60 mil euros), consultorias financeiras e de seguros (+45 mil euros). Para a implementação do Projeto BI - *Business Intelligence 2.0* e desenvolvimento de apoio à orçamentação (+60 mil euros), consultoria de apoio para a definição do novo SAEI (+33,8 mil euros), inquéritos sobre a marca e de satisfação ao cliente (+45 mil euros), realização de auditorias e inspeções, quer pela entidade certificadora quer por outros organismos a nível do ambiente e da higiene, segurança e saúde do trabalho (+46 mil euros), renovação de armazéns (+15 mil euros) e realização de eventos (+160 mil euros).

- Os **gastos com assistência de softwares e equipamentos** são de 505 mil euros em 2021, +73 mil euros (+17%) face à estimativa de realização de 2020. Para 2022 a 2024, regista-se um aumento de 61 mil euros (+12%), uma diminuição de 56 mil euros (-10%) e um aumento de 43 mil euros (+8%), respetivamente face ao ano anterior.

O aumento previsto para 2021 é explicado essencialmente pelos seguintes itens: gastos associados à substituição da intranet da empresa (+20 mil euros), atualização do sistema GIST/BUS (+5 mil euros), instalação do sistema de videovigilância, nas Antas, Francos e Via Norte (6,5 mil euros), bolsa de horas para upgrade do SAE do carro elétrico (+6 mil euros) e serviços de formação (+15 mil euros).

- Os **gastos com fiscalização da receita** são de 434 mil euros em 2021, aumentando 39 mil euros (+9,9%) face ao valor estimado para 2020.

- Os **gastos com a manutenção de edifícios e outras instalações** são de 734 mil euros em 2021, aumentando 531 mil euros (+262%) face ao valor estimado para 2020. Para 2022 a 2024, regista-se uma diminuição de 210 mil euros (-29%), de 66 mil euros (-13%) e de 38 mil euros (-8%), respetivamente face ao ano anterior.

Esta variação prevista para 2021 é essencialmente explicada pela necessidade de se contratar ao exterior a manutenção da via férrea e da catenária do carro elétrico (+187 mil euros) devido à saída por reforma de vários trabalhadores que asseguravam esses serviços. Ainda, pela necessidade de desmontagem de cabos e postes telefónicos obsoletos na via pública (cerca de 120 mil euros), manutenção do novo posto de gás na Estação de Recolha (ER) da Via Norte (+40 mil euros), alteração da alimentação elétrica existente da oficina de carros elétricos (+30 mil euros), reparação e pintura geral de postes da catenária (+80 mil euros), substituição do carril da via-férrea na curva da Rua da Restauração (+48 mil euros), remoção do amianto da cobertura dos escritórios no Museu do Carro Elétrico (+16 mil euros).

- Os **gastos Outros FSE** são de 1,8 milhões de euros em 2021, aumentando 1 milhão de euros (+139%) face ao valor estimado para 2020. Esta variação é essencialmente explicada pelo montante relativo ao Projeto Fabulos (cerca de 890 mil euros), valor para o qual há a correspondente contrapartida em termos de receita.

Dado o pressuposto considerado que as **medidas tomadas pela STCP, a partir de março de 2020, para combate à pandemia COVID 19 e à proteção dos clientes e dos colaboradores se mantêm até final de 2021, apresenta-se o gasto estimado para 2021 com esta medidas:**

Gastos com medidas de combate ao COVID (em euros)	2021
6211 Subcontratos linhas	692 967
6267 Reforço de limpeza nos autocarros, carros elétricos e instalações	438 547
62232 Reforço de segurança controlo de acessos das portarias e medição da temperatura	180 416
62619 Instalação de quiosques e WC nas Estações de Recolha da STCP	70 560
612411 Reforço de segurança no controlo de acessos das portarias e medição da temperatura	60 000
6227 Materiais e serviços de comunicação e informação ao público	1 200
TOTAL	1 443 691



Se a estes gastos forem expurgados os gastos da subcontratação de linhas, de 693 mil euros, uma vez que se prevê a respetiva compensação pelas autarquias e Fundo Ambiental, então os gastos líquidos adicionais devido à pandemia COVID 19 ascenderão a **751 mil euros**.

- Gastos com pessoal

Para 2021, prevê-se que os gastos com o pessoal sejam de 34,3 milhões de euros, mais 2,2 milhões de euros (+6,8%) do que a estimativa de realização de 2020. Este aumento é devido essencialmente ao aumento do efetivo médio no ano (+71 trabalhadores) dado que as entradas de efetivo em 2020 ocorreram essencialmente nos últimos meses do ano pelo que o grande impacto ocorre em 2021, ao aumento de efetivo (+ 18 trabalhadores) e ao aumento salarial de 0,4%, igual à taxa de inflação prevista.

Como foi já referido anteriormente, continuará a haver a necessidade da realização de horas extra (para além das que se realizam por necessidade de gestão diária dos motoristas) para colmatar a falta de meios que se prevê sejam do seguinte montante: em 2021, uma redução face às horas extra de 2020, em cerca de 77 mil euros, em 2022 um acréscimo com horas extra de 233 mil euros (com encargos incluídos) e para 2023 e 2024, um acréscimo de 261,3 mil euros e 354,3 mil euros, respetivamente.

Para 2022 a 2024, prevê-se um aumento de gastos com pessoal de 680 mil euros (+2%), de 437 mil euros (+1,2%) e de 506 mil euros (+1,4%), respetivamente relativamente ao ano anterior.

Para estes anos não foi previsto acréscimo de efetivo.

Foram considerados aumentos anuais salariais à taxa de inflação prevista para cada ano.

- Os Outros gastos

A rubrica outros gastos atinge em 2021, o montante de aproximadamente 847,4 mil euros, cerca de mais 412 mil euros (+94,7%) face à estimativa de realização de 2020. Em 2021 a parcela com maior valor é a de indemnizações de sinistros, cerca de 508 mil euros. Acresce, ainda, impostos 166,4 mil euros, gastos em propriedades de investimento, 44,8 mil euros, donativos, 96,8 mil euros e quotizações, 17,2 mil euros.

Gastos de depreciação e amortização

Estima-se um montante para estes gastos de 7,1 milhões de euros, em 2021, registando um aumento 1,1 milhões de euros (+17,9%) face à estimativa de realização de 2020. Os anos de 2022 a 2024 registam um aumento de 1,7 milhões de euros (+24,4%), 765 mil euros (+8,6%) e 979 mil euros (+10,2%) respetivamente, face ao ano anterior. Estes aumentos são explicados sobretudo pela aquisição dos novos autocarros, para substituição de atuais já totalmente amortizados, e pela aquisição de ativos, previstos no Plano de Investimentos.



Considerou-se para as viaturas (*standard*, articuladas e de 2 pisos) a vida útil de 16 anos, quer sejam a gás natural e respetivos postos de abastecimento, quer sejam a *diesel*. Para as viaturas *standard* elétricas e postos de carregamento, a vida útil considerada é de 16 anos e para as suas baterias, é de 8 anos. A vida útil considerada para as viaturas mini/ midi é de 10 anos.

Aplicou-se uma taxa de amortização linear ao longo daquele período.

Imparidades, provisões, reversões, variação justo valor de ativos e ganhos / perdas imputadas a associadas

Para 2021 a 2024 estima-se para esta rubrica a criação de uma provisão para processos judiciais em curso no montante de 50 mil euros e de outra de 25 mil euros para outras provisões – sinistros.

Não foi considerado para os anos de 2021 a 2024 qualquer montante para variação de justo valor de ativos, dada a sua imprevisibilidade. Em sentido contrário, os gastos com imparidades, provisões, reversões, variação de justo valor ativos e ganhos/ perdas em associadas reduzem cerca de 10,7 milhões de euros, devido a reversão das provisões para processos judiciais em curso, uma vez que a eventual responsabilidade com estes processos passa a ser da responsabilidade do Estado.

5.7 Plano de redução de custos (PRC)²

O ofício n.º 395 da DGTF, de 27 de julho de 2020, estabelece:

“O ano de 2020 é, para a generalidade das empresas do SEE, um ano atípico, fruto da situação conjuntural determinada pela pandemia provocada pelo vírus SARS-Cov-2. Assim, o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos planos anual e plurianual é, não o ano de 2020, mas sim o ano de 2019. É face a ele que se deve perspetivar a atividade das empresas e fundamentar os aumentos ou decréscimos dos respetivos orçamentos, obviamente referindo o ano de 2020 nos casos em que tal é necessário para explicar trajetórias ou variáveis. (...)”

Os cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2021) como no plano plurianual (triénio):

- i) Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável ao longo do triénio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à soma da taxa de crescimento real do consumo privado ou do PIB (consoante for mais indicado)*

² De acordo com ponto 3 do ofício circular n.º 3653 de 29 de setembro de 2019, da DGTF.

- referente ao ano de 2019 no Plano de Atividades e Orçamento ("PAO") anual (para 2021) ou ao ano anterior nos restantes anos, com a inflação esperada acrescida de 1 ponto percentual;
- ii) Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual (em 2021 face a 2019, sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio) inferior à do volume de negócios;
 - iii) O aumento da despesa de pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo, não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulação coletiva do trabalho ou regulamentos internos, exceto se houver redução no mesmo montante dos fornecimentos e serviços externos;
 - iv) Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios;
 - v) O resultado operacional (medido pelo EBIT), líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor deve melhorar em 2021 face a 2019 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;
 - vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais.

Deve ser dado particular rigor ao exercício de planeamento e elaboração dos IPG, particularmente para o ano de 2021. Nesse sentido:

- Quaisquer aumentos das despesas em ii), iii) ou iv) em excesso das taxas referidas devem ser excecionais e justificados com rigor, suportados no aumento de atividade ou na evolução do mercado alvo. Tais aumentos deverão ser pontuais, no sentido em que mesmo que propostos para um dado ano, não devem impedir o cumprimento dos princípios respetivos no triénio, e carecem de ser autorizados expressamente na aprovação do PAO para 2021-2023;
- A não verificação de v) e vi) na proposta de PAO para 2021 carece de ser expressamente autorizada na aprovação do PAO para 2021, sem prejuízo da sua verificação no triénio.

As empresas públicas cujo PAO plurianual não preveja uma melhoria do desempenho financeiro no triénio, avaliado pelos indicadores ii) a iv), deverão fundamentar porque não o conseguem, indicando as razões que o determinam e a estratégia de correção a médio prazo desta situação."

Princípios financeiros de referência

Eficiência operacional

- Garantir em 2021 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios seja igual ou inferior ao verificado em 2019. No cálculo deste rácio poderão ser excluídas as receitas e as despesas justificadamente relacionadas com a pandemia provocada pelo vírus SARS-Cov-2, se as houver.
- (...)

PRC

"Em 2021, devem ser iguais ou inferiores ao valor mais alto entre os montantes estimados para 2020 ou os executados em 2019, no caso dos seguintes gastos:

- a) *Com pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo;*
- b) *Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel; e*
- c) *Conjunto dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.*

O acréscimo destes gastos (encargos com pessoal, o conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel, bem como os relativos à contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria) apenas pode ocorrer em situações excecionais e devidamente

fundamentadas, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças, em sede de aprovação da proposta de Plano de Atividades e Orçamento da empresa.

(...)

As empresas do SEE apenas podem adquirir ou locar veículos para a frota operacional que se mostrem imprescindíveis à atividade da empresa, desde que seja demonstrada a respetiva imprescindibilidade e que a aquisição ou a locação seja expressamente autorizada no âmbito da aprovação do PAO."

Unid.: €

PRC - Plano de Redução de Custos	Previsão 2021	Estimativa 2020	Execução 2019	Var. 2021 / 2019	
				Valor	%
(1) CMVMC	3 685 028	1 799 622	1 089 862	2 595 166	238,1%
(2) FSE	19 290 930	16 452 701	20 377 467	-1 086 536	-5,3%
(3) Gastos com o Pessoal	34 303 063	32 112 063	31 621 501	2 681 562	8,5%
Indemnizações por rescisão	0	0	0	0	
Valorizações Remuneratórias [1]	300 622	513 681	418 075	-117 453	-28,1%
(3 A) Gastos com o pessoal excluindo indemnizações e valorizações remuneratórias	34 002 441	31 598 382	31 203 426	2 799 015	9,0%
(4) Gastos Operacionais = (GO) = (1) + (2) + (3)	57 279 021	50 364 386	53 088 830	4 190 191	7,9%
(4 A) Gastos Operacionais = (1) + (2) + (3 A)	56 978 399	49 850 705	52 670 754	4 307 644	8,2%
(4 B) Gastos Operacionais = (1) + (2) + (3 A) excluindo os efeitos COVID (*)	55 534 708	48 888 423	52 670 754	2 863 953	5,4%
(5) Volume de Negócios (VN) [2]	61 272 642	47 467 584	57 254 889	4 017 754	7,0%
(5 A) Volume de Negócios (VN) excluindo efeitos COVID	60 703 621	42 384 558	57 254 889	3 448 732	6,0%
Subsídios à Exploração [3]	30 398 307	19 833 693	13 219 454	17 178 853	130,0%
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	
(6) GO / VN = (4) / (5)	93,48%	106,10%	92,72%	0,0076 pp	0,8%
(6) GO / VN = (4 A) / (5)	92,99%	105,02%	91,99%	0,0100 pp	1,1%
(6) GO / VN = (4 B) / (5 A)	91,49%	115,34%	91,99%	-0,0051 pp	-0,6%
(7) Deslocações e alojamento (valor)	14 849	4 649	16 886	-2 037	-12,1%
(8) Ajudas de custo (valor)	6 268	1 271	6 557	-289	-4,4%
(9) Gastos com a frota automóvel (a) (valor)	257 165	189 691	193 308	63 857	33,0%
(7) + (8) + (9)	278 282	195 611	216 751	61 531	28,4%
(10) Gastos com contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria (valor)	300 194	87 807	186 718	113 476	60,8%

[1] Respeita às valorizações por progressão na carreira e por aumento salarial.

[2] Inclui prestação de serviços (com compensação tarifária andante e comparticipação PART), comparticipação pelas OSP a pagar pelos Municípios, subsídios à exploração de outras entidades, trabalhos para a própria entidade e outros rendimentos e ganhos.

[3] Comparticipação pelas OSP a pagar pelos municípios, subsídios de outras entidades (SAMA, POSEUR, OE, C-Roads) e compensação tarifária andante e comparticipação PART (contabilizada na conta 72 Prestações de Serviços)

(*) Em 2020 ascendem a 962 mil euros e, em 2021, a 1,4 milhões de euros, respeitando nomeadamente a gastos com limpeza e desinfeção, proteção dos motoristas, serviço de medição de temperatura a todos os trabalhadores, entre outros.

— **No quadro PRC supra apresentado pode observar-se o seguinte:**

- Em 2021, o rácio dos gastos operacionais (CMVMC + FSE + Gastos com Pessoal) sobre o volume de negócios é superior ao verificado no ano de 2019, em 0,8%, mas é inferior ao verificado na estimativa de realização de 2020.
- Em 2021, o rácio dos gastos operacionais (CMVMC + FSE + Gastos com Pessoal, excluindo indemnizações e valorizações remuneratórias) sobre o volume de negócios é superior ao verificado em 2019, em 1,1%, mas é inferior ao verificado na estimativa de realização de 2020.

- Se, de acordo com as orientações, forem excluídas dos gastos, os gastos incorridos com a Pandemia COVID 19 e do volume de negócios, as compensações das perdas de receita pelo efeito da Pandemia COVID 19, então rácio dos gastos operacionais (CMVMC + FSE + Gastos com Pessoal, excluindo indemnizações e valorizações remuneratórias) e efeitos COVID 19, sobre o volume de negócios (excluído dos efeitos COVID 19) é inferior ao verificado em 2019, em 0,6% e inferior ao verificado na estimativa de realização de 2020.
- o conjunto de gastos “deslocações e alojamento, ajudas de custo e os associados à frota automóvel” é de 278,3 mil euros para 2021, + 284%, cerca de + 61,5 mil euros do que o verificado em 2019.

De entre as rubricas que compõem este conjunto de gastos, só os gastos com a frota automóvel apresentam um aumento face a 2019 de 63,9 mil euros (+33%) e de 67,4 mil euros (+35,6%) face à estimativa de realização de 2020. Esta variação é explicada essencialmente:

- ✓ pela renovação da frota de viaturas, que se prevê efetuar com a substituição de 19 viaturas de apoio com uma idade média de 14 anos (19 em fevereiro e 8 em setembro);
- ✓ e pelo aumento das depreciações (+37 mil euros) relativas às 3 viaturas adquiridas em 2020 em substituição das 3 a abater, em 2021, que se encontram totalmente amortizadas,
- ✓ pelo aumento de gastos com seguros (+16mil€) e os gastos com rendas de aluguer operacional (+36 mil euros)
- ✓ pela redução de 16 mil€ em gastos com os combustíveis pela substituição de viaturas a gasóleo por viaturas a gás natural,
- ✓ pela redução dos gastos com manutenção em cerca de 5 mil euros.

Descrição	2021	2020	2019	Var 2021/2019	
	Previsão	Estimativa	Execução	valor	%
Gastos com a Frota Automóvel (€)	257 165	189 691	193 308	63 857	33%
Número de Veículos [1]	47	50	48	-1	-2%

[1] a 31 de dezembro

Os gastos com a frota, apresentados na tabela supra, incluem todos os gastos com a frota de apoio, nomeadamente, gastos com combustível, seguros, conservação e reparação, depreciações, impostos, outros gastos (limpeza, portagens, etc.).

Foi abatida em abril de 2020 uma viatura de apoio a administração e entre outubro e novembro de 2020, por aquisição a frota recebeu três viaturas comerciais em substituição de três viaturas a abater em 2021.

Em 2021 está previsto ainda o abate de 19 viaturas com cerca de 14 anos de idade, afetas ao apoio dos diversos serviços, que serão substituídas por 19 viaturas a gás natural, em regime de aluguer (AOV), na qual a renda mensal incluiu manutenções, seguro, pneus, viatura de substituição, e para o qual já se solicitou a respetiva autorização ao ESPAP.

- Os gastos com deslocações e alojamento previstos, de aproximadamente 15 mil euros, resultam entre outros da existência de vários projetos de investimentos em curso na empresa, nomeadamente a aquisição da nova frota de autocarros, novo SAEI e nova Bilhética, que implicam a deslocação de técnicos da empresa para o acompanhamento de proximidade junto dos fornecedores e/ ou prospeção do mercado.
Há ainda a considerar a existência de outros projetos que levam a deslocações para reuniões fora do Porto, ou mesmo ao exterior do país, dos quais se destacam, o projeto Fabulos, o projeto C-Roads, o projeto *benchmark* da UITP e os projetos POSEUR.
Há ainda a necessidade recorrente de efetuar deslocações de diversa ordem, como é o caso de deslocação para ações de formação.
- O conjunto de gastos com “contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria” para 2021 é de aproximadamente 300 mil euros, aumento de cerca de 113 mil euros relativamente ao ano de 2019.

Descrição	2021	2020	2019	Var 2021/2019	
	Previsão	Estimativa	Execução	valor	%
Gastos com contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria (€)	300.194	87.807	186.718	113.476	61%

O conjunto de gastos com contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria orçamentados para 2021 é explicado essencialmente pelos seguintes motivos: necessidade de contratação de serviços especializados para consultorias e auditoria no âmbito da norma anti corrupção (70 mil euros); consultoria para implementação do novo SAE e finalização do Projeto SAMA (37 mil euros); contratação de serviços especializados para apoio a candidaturas POSEUR (7 mil euros); contratação de serviços jurídicos especializados para tratamento de processos e pareceres jurídicos (132 mil euros); contrato de suporte empresarial ao ERP da empresa (11 mil euros); Consultoria a nível de Design (30 mil euros) e consultoria para segurança rodoviária e técnica ambiental (9 mil euros).

- Os gastos com pessoal apresentam um agravamento em 2021 face a 2019, de 2,7 milhões de euros.
A explicação para esta variação é apresentada e detalhada no capítulo seguinte (5.8 Recursos Humanos)

No Anexo 2. apresenta-se cópia dos Despachos de aprovação do PAO 2020 que contempla a aprovação da contratação de recursos humanos.



5.8 Recursos humanos³

Unid: €

RH	Previsão 2021	Estimativa 2020	Execução		Var. 2021 / 2019		Var. 2021/ 2020	
			2019	2020	Valor	%	Valor	%
Gastos totais com pessoal (1) = (a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)	34.333.187	32.126.801	31.636.401	31.636.401	2.696.786	8,5%	2.206.386	6,9%
(a) Gastos com Órgãos Sociais (*)	386.567	372.806	371.135	371.135	15.433	4,2%	13.762	3,7%
(b) Gastos com Cargos de Direção	739.265	653.323	726.392	726.392	12.873	1,8%	85.942	13,2%
(c) Remunerações do Pessoal	32.143.325	30.196.563	29.766.075	29.766.075	2.377.250	8,0%	1.946.761	6,4%
(i) Vencimento base + Subs. Férias + Subs. Natal	19.095.366	17.382.206	17.065.937	17.065.937	2.029.429	11,9%	1.713.159	9,9%
(ii) Outros Subsídios (**)	7.290.479	7.478.278	7.505.853	7.505.853	-215.374	-2,9%	-187.798	-2,5%
(iii) Valorizações remuneratórias (***)	300.622	513.681	418.075	418.075	-117.453	-28,1%	-213.059	-41,5%
(d) Benefícios pós-emprego	50.805	46.784	55.362	55.362	-4.557	-8,2%	4.021	8,6%
(e) Ajudas de Custo	6.268	1.271	6.557	6.557	-289	-4,4%	4.997	393,3%
(f) Restantes Encargos	1.006.957	856.054	710.881	710.881	296.076	41,6%	150.903	17,6%
(g) Rescisões / Indemnizações	0	0	0	0	0		0	
Gastos Totais com pessoal (2) = (1) sem o impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)	34.032.565	31.613.120	31.218.326	31.218.326	2.814.240	9,0%	2.419.445	7,7%
Nº Total RH (O.S. + Cargos de Direção + Trabalhadores)	1.364	1.346	1.302	1.302	62	4,8%	18	1,3%
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	13	13	13	13	0	0,0%	0	0,0%
Nº Cargos de Direção sem O.S. (número)	10	10	10	10	0	0,0%	0	0,0%
Trabalhadores sem O.S. e sem Cargos de Direção (número)	1.341	1.323	1.279	1.279	62	4,8%	18	1,4%
Gastos com Dirigentes/Gastos com o Pessoal [(b)/((1)-(g))]	2,15%	2,03%	2,30%	2,30%	-0,001 pp	-6,2%	0,001 pp	5,9%

(*) Inclui, a remuneração do Revisor Oficial de Contas que é contabilizada na conta 6221 Trabalhos Especializados.

(**) Inclui, entre outros, subsídio de alimentação, subsídio de agente único, subsídio de função, subsídio de chefia, prémio diário.

(***) Valorizações decorrentes de progressões na carreira e de aumentos salariais. Inclui encargos sociais.

³ De acordo com ponto 4.1 do ofício nº 3653 de 26 de setembro de 2019, da DGTF.



Para o ano de 2021 os gastos com pessoal (incluindo remuneração do ROC, contabilizada na conta 6221 Trabalhos Especializados) são de 34,3 milhões de euros, registando um aumento de cerca de 2,7 milhões de euros (+8,5%) relativamente ao verificado no ano de 2019. Verifica-se também um aumento de 2,2 milhões de euros (+6,9%) relativamente à estimativa de realização de 2020.

Se aos gastos com pessoal (incluindo remuneração do ROC, contabilizada na conta 6221 Trabalhos Especializados) for excluído das valorizações remuneratórias, então o montante previsto para 2021 é de 34,0 milhões de euros, registando um aumento de cerca de 2,8 milhões de euros (+9,0%) relativamente a 2019 e um aumento de 2,4 milhões de euros (+7,7%) face à estimativa de realização de 2020.

Para 2021 assumiu-se um aumento líquido de efetivos, sem órgãos sociais, de 18 trabalhadores, passando de 1.333 em 2020, para 1.351 em 2021.

Para 2022 a 2024 estima-se um efetivo de 1.351 trabalhadores, não considerando qualquer entrada e saída, no ano, para reforço.

Para o cálculo dos gastos com pessoal foram considerados os seguintes pressupostos:

- Assumido que a saída de qualquer trabalhador da empresa, por motivo de reforma ou outra, seria compensada por uma entrada, por substituição.
- Assume-se que o gasto com a entrada de efetivos para reposição é igual ou inferior ao gasto dos efetivos que foram substituídos.
- Aumento de 18 efetivos em 2021, 8 para compensar o efetivo para reforço que se encontrava autorizado em 2020 e que não foi admitido, e 10 novos efetivos.

Estes 18 efetivos respeitam à entrada de 11 motoristas, dos quais 8 são para substituição de motoristas que transitam para inspetores, através de concurso interno, 2 são para a manutenção da frota de autocarros, 3 para manutenção de carros elétricos e 2 trabalhadores para reforço das áreas administrativas / técnicas.

Dos 18 trabalhadores para reforço, considerou-se a entrada de 11 em janeiro e 7 em abril (os 2 administrativos e 5 motoristas).

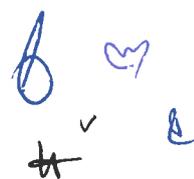
Verifica-se ainda a transferência interna de trabalhadores entre funções, nomeadamente regresso à função de motoristas de trabalhadores que se encontram a exercer a função de abastecedores.

- Aumento salarial anual de 2021 a 2024 à taxa de inflação prevista para o ano;
- Foi considerado um total de motoristas em funções de 988. As necessidades adicionais serão colmatadas com recurso a trabalho extraordinário.
- De 2022 a 2024, não foi considerada qualquer entrada para reforço de efetivo.
- Não foi considerada qualquer alteração na estrutura e número de elementos dos órgãos sociais, pela transferência da propriedade da empresa do Estado para as autarquias, e do setor público estatal, para o setor empresarial local.

- Acréscimo do efetivo médio de 2021, em 71 trabalhadores, com elevado impacto nos gastos com o pessoal.
- Foi considerado no orçamento de gastos com pessoal de 2021 a 2024, uma taxa de absentismo não remunerada igual à de 2020, de 9,7% (baixas por doença, baixas por acidente e outras);
- Impacto em 2021 prevê-se uma redução 8,4 mil horas extra, relativas a pessoal tripulante, face a 2021, correspondendo a uma redução de 77 mil euros nos gastos com pessoal.
- De 2022 a 2024 prevê-se um acréscimo de horas extra de pessoal tripulante, face a 2021, de 25 mil, 28 mil e 38 mil respetivamente, para compensar o efetivo necessário para reforço, correspondendo ao acréscimo nos gastos de pessoal de cada um dos anos de 233 mil euros, 261 mil euros e 354 mil euros, respetivamente.
- Incremento dos gastos com a formação em 2021 no sentido de continuar a aumentar o nível de cumprimento do número de horas de formação legalmente estabelecidas, e gastos com estágios, no total de +139 mil euros, face a 2020.

Com a transferência da propriedade do Estado para as autarquias, a 1 de janeiro de 2021, verifica-se a transferência da responsabilidade relativa ao **Fundo de Pensões** dos trabalhadores da STCP, uma vez que a responsabilidade da empresa para com este fundo, até à data de 31 de dezembro de 2020, dos trabalhadores que integram o efetivo, é transferida para o Estado / Segurança Social, conforme o disposto no Decreto-Lei nº 151/2019, de 11 de outubro.

Não foi considerado no orçamento de 2021 a 2024 qualquer verba relativa a benefícios pós-reforma, para os novos trabalhadores a admitir pela empresa nesse período, uma vez que desde 1 de maio de 1975 que a empresa possui um plano de benefícios definidos que prevê a atribuição de complementos de pensões de reforma e invalidez a todos os trabalhadores, conforme previsto nos acordos da empresa e legislação em vigor, calculado com base numa fórmula fixada e pago desde que o somatório da pensão atribuída pela Segurança Social com o respetivo complemento não ultrapasse 650 euros (valor em vigor desde 2007, alterado pela lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, no seu artigo 75º, e repostado pela lei OE 2016).



5.9 Resultados financeiros

Resultados Financeiros 10 ³ €	Real		Est 2020	IPG 2021				Orç 21 / Real 19		Orç 21 / Est 20		Orç 22 / Orç 21		Orç 23 / Orç 22		Orç 24 / Orç 23	
	2019	2020		Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
	Juros SWAP	20.796		23.901	0	0	0	0	-20.796	-100,0%	-23.901	-100,0%	0	0	0	0	0
Variação de Justo Valor de SWAP	-19.164	-23.583	0	0	0	0	19.164	100,0%	23.583	100,0%	0	0	0	0	0	0	
Encargos com SWAP	1.632	318	0	0	0	0	-1.632	-100,0%	-318	-100,0%	0	0	0	0	0	0	
Juros e Encargos de Financiamento	3.029	2.184	0	0	0	0	-3.029	-100,0%	-2.184	-100,0%	0	0	0	0	0	0	
Juros Auferidos	0	3	0	0	0	0	0	0	-3	0	0	0	0	0	0	0	
Resultados Financeiros	-4.661	-2.499	0	0	0	0	4.661	46,4%	2.499	100,0%	0	0	0	0	0	0	

Foi assumido que durante o período 2021-2024 não haverá recurso a endividamento externo remunerado, pelo que não estão previstos **gastos e rendimentos financeiros** para os anos de 2021 a 2024.

Como o dia 1 de janeiro de 2021 foi a data considerada para a transferência da propriedade da STCP do Estado para os municípios servidos pela sua rede de transportes, nessa data, haverá simultaneamente a transferência para o Estado da dívida acumulada histórica reconhecida no balanço da STCP a 31 de dezembro de 2020, bem como os encargos financeiros resultantes da referida dívida que se possam vencer após aquela data. Constituem a dívida histórica da empresa:

- o empréstimo obrigacionista de 100 milhões de euros,
- o instrumento de gestão de risco financeiro (*swap*) detido desde 2007, operação de cobertura de risco de taxa de juro celebrada com o Banco Santander Totta (BST) correspondendo a 25% do valor nominal do empréstimo obrigacionista de 100 milhões de euros, emitido no mesmo ano e com maturidade em junho de 2022;
- o todos os empréstimos contraídos junto do Estado Português até final de 2020 e respetivos juros, em dívida.

Dado que não foi considerado, a partir de janeiro de 2021 e até final de 2024, o recurso a endividamento financeiro, o *all-in* médio ponderado, para o período 2019 - 2024 é o seguinte:

Taxa média financiamento (<i>all-in</i> médio ponderado)	Real		Estimativa		Orçamento	
	2019	2020	2020	2021	2022	2023
unid.						
%	1,43	1,29	-	-	-	-



6. Plano de investimentos / financiamento e alienação de ativos

O Plano de Investimentos da STCP proposto executar no quadriénio 2021 – 2024 é o seguinte (valores líquidos de IVA):

(Valores em euros sem IVA)

Descrição do Investimento	Estimativa realização 2020	Orçamento 2021-2024				Total 2021-2024
		2021	2022	2023	2024	
1. MATERIAL CIRCULANTE	17 102 446	21 944 894	15 440 000	12 000 000	13 950 000	63 334 894
1.1 AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS	17 064 000	21 527 450	14 920 000	12 000 000	13 500 000	61 947 450
1.3 MANUTENÇÃO / REABILITAÇÃO DE CE	38 446	417 444	520 000	0	450 000	1 387 444
2. INFRAESTRUTURAS	633 547	5 985 132	3 936 605	2 200 000	575 000	12 696 737
2.1 TERRENOS	0	0	0	0	0	0
2.2 EDIFÍCIOS	442 654	4 587 572	3 461 605	0	500 000	8 549 177
2.3 SUBESTAÇÕES	190 893	1 282 560	0	1 300 000	0	2 582 560
2.4 INSTALAÇÕES MASSARELOS	0	115 000	475 000	850 000	75 000	1 515 000
2.5 OUTROS	0	0	0	50 000	0	50 000
3. OUTRAS	333 429	3 716 573	3 580 850	500 470	608 000	8 405 893
3.1 VIATURAS DE APOIO	86 800	13 000	0	0	0	13 000
3.2 EQUIPAMENTO OFICINAL ADMIN.	80 724	327 775	228 470	178 470	226 000	960 715
3.3 EQUIPAMENTO INFORMÁTICO	64 757	211 150	538 380	47 000	82 000	878 530
3.4 INFORMAÇÃO AO PÚBLICO	0	240 000	245 000	225 000	100 000	810 000
3.5 OUTROS PROJETOS	101 148	2 924 648	2 569 000	50 000	200 000	5 743 648
TOTAL	18 069 422	31 646 600	22 957 455	14 700 470	15 133 000	84 437 525

Investimentos aprovados pelo Estado	18 069 422	28 986 600	1 927 605	0	0	30 914 205
Investimentos ainda não aprovados (OSP)	0	2 660 000	21 029 850	14 700 470	15 133 000	53 523 320
Total		31 646 600	22 957 455	14 700 470	15 133 000	84 437 525
% dos Investimentos aprovados (*)	100,0%	91,6%	8,4%	0,0%	0,0%	36,6%
% dos Investimentos ainda não aprovados	0,0%	8,4%	91,6%	100,0%	100,0%	63,4%

(*) Investimentos constantes na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro e/ou investimentos já aprovados em 2020 ou anos anteriores cuja execução financeira transitou para anos seguintes

O Plano de Investimento 2021-2024 ascende a cerca de 84,44 milhões de euros, dos quais 31,65 milhões de euros a executar em 2021, 22,96 milhões de euros a executar em 2022, 14,70 milhões de euros a executar em 2023 e 15,13 milhões de euros a executar em 2024.

Deste Plano de Investimento já se encontra autorizado pelo Estado, o montante de 30,9 milhões de euros, correspondendo a cerca de 36,6% do total do investimento do período (91,6% do investimento previsto para 2021 e 8,42% do investimento previsto para 2022).

A tabela designada por "Detalhe dos Projetos de Investimento", apresentada no final deste capítulo, contém a descrição de todos os investimentos, assinalando os que se encontram aprovados na totalidade ou parcialmente.

Do montante de 84,4 milhões de euros do investimento a executar no quadriénio, 75,2% respeitam à aquisição de novos autocarros (61,9 milhões de euros) e respetivos postos de carregamento / abastecimento (1,5 milhões de euros) e 6,3% respeitam à aquisição do novo SAEI (1,6 milhões de euros), da nova bilhética (2,5 milhões de euros) e da substituição da Subestação do Campo Mártires da Pátria (1,2 milhões de euros),



totalizando estes projetos 68,8 milhões de euros (81,5%) do total do investimento proposto.

Apresenta-se **resumo dos principais projetos incluídos no Plano de Investimentos de 2021-2024:**

1. Material Circulante

Aquisição de Autocarros

- **Aquisição de 86 novos autocarros *standard***, dos quais 5 movidos a energia elétrica e 81 a gás natural, sendo destes últimos 62 *low floor* e 19 *low entry* (**substituição de frota**)

Foi autorizado pelo Estado Português e pelo POSEUR (Aviso 07-2018-10) a aquisição de uma 2ª fase de **autocarros *standard* (81 a gás natural, sendo 62 *low-floor* e 19 *low-entry*, e 5 elétricos)** para renovação da frota envelhecida da STCP. Decorrente do lançamento do concurso público internacional foi adjudicado à MAN TRUCK & BUS PORTUGAL, em novembro de 2019, a aquisição das 81 viaturas a gás natural. O Tribunal de Contas, em Sessão Diária de Visto da 1ª Secção de 8 de abril de 2020, concedeu o visto ao contrato. Está prevista a entrada em operação em 2021, com início em fevereiro e conclusão em outubro de 2021.

Em 2019 foi também lançado o concurso público internacional para a aquisição de 5 autocarros elétricos, que ficou deserto, tendo sido lançado novo concurso público em 2020, que culminou com a adjudicação do fornecimento de autocarros e infraestruturas e respetivos serviços de manutenção, à empresa ENERGIA FUNDAMENTAL- MOBILIDADE ELÉTRICA, LDA, em outubro de 2020.

O investimento previsto para esta aquisição é de 21,6 milhões de euros + IVA, com base nos seguintes preços unitários: 5 autocarros elétricos (preço unitário 399,9 mil euros); 62 autocarros a gás – *low floor* (preço unitário 248 mil euros); 19 autocarros a gás – *low entry* (preço unitário 218,5 mil euros).

Estes autocarros destinam-se a dar continuidade à renovação da atual frota de serviço público da empresa. O montante relativo à aquisição desta frota, líquido de financiamento POSEUR e autofinanciamento, está assumido na Portaria nº 761/2019 de 29 de outubro,

- **Aquisição de 24 autocarros a gás natural (substituição de frota)**

Foi considerado no plano de investimentos de 2021-2024 a **aquisição de 24 autocarros *standard* a gás natural**, que se destinam à substituição de 24 autocarros da atual frota da STCP, envelhecida. Com esta aquisição fica concluída a substituição de 298 autocarros, ou seja, 71% do total da frota de autocarros da empresa, objetivo a que a STCP se tinha proposto em 2017.

O montante previsto para este investimento é de 6,0 milhões de euros, considerando o preço unitário de cada viatura de 250 mil euros. Está prevista a entrada em operação destas viaturas em 2022.



- **Aquisição de 24 autocarros a gás natural (reforço de frota)**

Está ainda previsto o acréscimo da frota total de 420, em mais **24 autocarros *standard* a gás natural**, a fim de totalizar 444. Esta aquisição tem por objetivo dotar a empresa de mais recursos materiais para fazer face aos aumentos de oferta solicitados.

O montante previsto para esta aquisição é de 6 milhões de euros, a realizar em 2022.

- **Aquisição de 8 autocarros midis (substituição de frota)**

Foi considerado no plano de investimentos de 2021-2024 a aquisição de **8 autocarros midis elétricos**, para substituição dos atuais 8 autocarros minis a gasóleo, com cerca de 12 anos, que apresentam frequentemente avarias graves e consequentemente elevadas taxas de imobilização, com implicações no serviço prestado pela empresa. O montante previsto para a sua aquisição é de 2,92 milhões de euros a concretizar em 2022.

- **Aquisição de 29 + 1 autocarros articulados (29 para substituição de frota e 1 para aumento de frota)**

Foi previsto no plano de investimentos de 2021-2024 a aquisição de **30 autocarros articulados, movidos a gás natural**, para substituição dos atuais 29 autocarros articulados da 1ª série a gás, que completaram 13 anos em 2020, tendo em 2023, data prevista para a sua concretização, cerca de 16 anos de antiguidade. O autocarro adicional tem em vista o complemento do lote em 30 viaturas articuladas que inicialmente compunham esta série da frota, mas que, devido a um incidente, implicou o abate da viatura. O montante previsto para a sua aquisição é de 12 milhões de euros a concretizar em 2023.

- **Aquisição de 50 autocarros *standard* a gás natural (substituição de frota)**

Está previsto no plano de investimentos de 2021-2024 a aquisição de **50 autocarros *standard*, movidos a gás natural**, para substituição dos atuais 50 autocarros *standard* da 4ª série a gás, que completaram 13 anos em 2020, tendo em 2024, data prevista para a sua implementação, cerca de 17 anos de antiguidade. O montante previsto para a sua aquisição é de 13,5 milhões de euros a concretizar em 2024.

Manutenção / reabilitação de carros elétricos

- **Reconstrução do carro elétrico histórico 276 para operação na UCE (serviço público)**

Este projeto está em curso desde 2018, prevendo-se a sua conclusão até final de 2021 e entrada em operação do veículo, em 2022.

O montante relativo a este projeto foi financiado em 2019 pelo acionista.

- **Reconstrução do carro elétrico histórico 285 para operação na UCE (serviço público)**

A procura das linhas de carro elétrico vinha a aumentar drasticamente há alguns anos. O efeito da pandemia COVID 19 veio provocar uma quebra acentuada da procura deste

b
v
e

modo de transporte, acentuadamente com origem no público turista, pelo que a reconstrução desta viatura foi adicada para 2024. O custo estimado desta intervenção é de cerca de 200 mil euros.

- **Projeto/fornecimento de sistema de "homem morto"**

Consiste na conceção, fornecimento e montagem de sistema "Homem Morto" em carros elétricos de serviço público da STCP.

A rede de via-férrea de tração elétrica tem troços com pendentes muito acentuadas, na ordem dos 10%. Por razões de segurança de circulação e de forma preventiva é importante instalar nos carros elétricos históricos que circulam nas referidas pendentes (linhas 18 e 22) um sistema de frenagem automático para prevenir situações de incapacidade do guarda-freio (exemplo, uma indisposição que lhe retire a capacidade de travar o carro elétrico). Nessa situação, o sistema deteta que o guarda-freio não interage com a condução num período de tempo pré-definido, travando automaticamente, evitando eventuais consequências de um carro elétrico circular desgovernadamente.

Em 2019 foi iniciado e adjudicado em 2020, o desenvolvimento do projeto piloto, a instalar em um carro elétrico, em 2021. O valor do projeto piloto é de 125.890 euros, estando já autorizado e financiado pelo acionista.

A instalação do sistema nos restantes carros elétricos de serviço público está prevista para 2022, pelo montante de 320 mil euros.

- **Grandes manutenções mecânicas dos carros elétricos da frota**

Tendo em conta a idade da frota dos carros elétricos, estão previstas grandes manutenções, gradualmente, em todos os carros elétricos de serviço público. O valor total previsto é de 510 mil euros a executar de 2021 a 2024.

- **Recuperação de carros elétricos de aluguer do Museu**

Tendo em conta a idade da frota dos carros elétricos do Museu, estão previstas recuperações / manutenções, de forma a permitir a sua utilização para o serviço de aluguer e realização de eventos, de forma a rentabilizar aquele espaço e respetivas viaturas. O valor total previsto é de 150 mil euros a executar de 2021 e 2024.

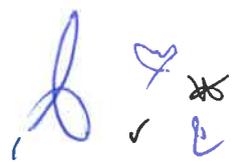
2. Infraestruturas

Infraestruturas associadas à Renovação da Frota

- **Renovação do Posto de Gás da Estação de Recolha de Francos (projeto e fiscalização) e aquisição de postos de carregamento de carros elétricos**

- **Postos de abastecimento de gás natural**

Está prevista a renovação **posto de abastecimento de gás natural da Estação de Recolha de Francos**, com cerca de 20 anos de antiguidade, pelo montante de um 1,4



milhões de euros, incluindo a elaboração do projeto de engenharia, fiscalização da obra e encargos adicionais.

Em 2019 foi lançado o concurso para a realização do projeto de arquitetura/especificações técnicas tendo sido adjudicado no corrente mês de abril à Pórtico, Gabinete de Engenharia, Lda. Durante o primeiro trimestre de 2021 prevê-se o lançamento do concurso para a realização da empreitada. Estima-se a conclusão da empreitada até ao final de 2021.

O montante relativo à aquisição deste posto de abastecimento está assumido na Portaria nº 761/2019 de 29 de outubro. O cofinanciamento deste projeto foi aprovado pelo POSEUR (Aviso 07-2018-10).

- Foi autorizado pelo Estado Português e pelo POSEUR (Aviso 07-2018-10) a aquisição de novos postos de carregamento de energia elétrica, destinados aos 5 autocarros *standard* elétricos acima referidos, pelo montante de 61,5 mil euros. Este projeto foi adjudicado no âmbito do contrato de aquisição dos 5 autocarros elétricos.

O montante relativo à aquisição destes postos de carregamento está assumido na Portaria nº 761/2019 de 29 de outubro. O cofinanciamento deste projeto foi aprovado pelo POSEUR (Aviso 07-2018-10).

- Está também prevista a aquisição de novos postos de carregamento de energia elétrica, destinados aos 8 autocarros *midis* elétricos acima referidos, pelo montante de 80 mil euros, a concretizar em 2022. O concurso para esta aquisição será lançado conjuntamente com o concurso dos autocarros, após a sua aprovação.

Edifícios

- Requalificação dos edifícios das Estações de Recolha dos autocarros

As Estações de Recolha de autocarros de Francos e da Via Norte foram construídas há 41 e 28 anos respetivamente. A necessidade urgente de realização destas obras prende-se, nomeadamente, com o cumprimento de obrigações legais, com a necessidade de adaptar as oficinas de manutenção à nova frota de autocarros, com a melhoria de segurança e das condições de trabalho, com a remoção do amianto existente e com a melhoria da eficiência energética das instalações.

O montante global inicialmente previsto para este investimento era de aproximadamente de 4,9 milhões de euros (sem IVA), destinando-se 2,95 milhões de euros à Estação Recolha Francos e 1,95 milhões de euros à Estação de Recolha da Via Norte. De acordo com o planeamento efetuado, as obras de requalificação terão um período de execução de 2021 a 2022. Em 2019 foram concluídos os projetos para a elaboração das obras. Também em 2019 foi lançada uma consulta pública ao mercado, via plataforma Vortal, para a realização da empreitada da Estação de Recolha da Via Norte, tendo ficado deserta.

Atendendo às atuais condições do mercado, a STCP reviu em alta os montantes previstos para a execução destes projetos. Em 17 de janeiro de 2020 (ref. 0052 e 0053) foi solicitada autorização à Secretaria de Estado do Tesouro e à Secretaria de Estado da Mobilidade para revisão do valor destas obras e respetivo financiamento que foi

autorizado em sede de aprovação do orçamento de 2020, reduzindo, no entanto, esse valor ao montante plasmado na Portaria 761/2019.

O novo montante global previsto para este investimento é de cerca 6,5 milhões de euros, destinando-se 4,15 milhões de euros à Estação Recolha Francos e 2,34 milhões de euros à Estação de Recolha da Via Norte.

Estima-se o lançamento concursos para a realização durante o primeiro semestre de 2021.

O valor inicial do Projeto de Requalificação das Estações de Recolha de Francos e Via Norte, de 4,9 milhões de euros, está aprovado pelo Estado e a assunção do seu pagamento está inscrita na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro e no financiamento obtido em 2019 pelo montante orçamentado para esse ano, cuja execução transitou parcialmente para 2020.

Está ainda previsto para a Estação de Recolha de Francos, o montante adicional de 500 mil euros, para 2024, destinado ao complemento de obras da ER, não incluídas no projeto em curso. Este montante ainda não está aprovado.

- **Substituição de Subestação (SET) Campo Mártires da Pátria**

Prevê-se a substituição dos equipamentos que compõem a subestação de Campo dos Mártires da Pátria, que data de 1962, para equipamentos de nova geração, permitindo a implementação de um sistema mais eficaz de gestão da rede aérea de tração elétrica da STCP, melhorando a segurança, fiabilidade e eficiência energética.

O valor total do investimento é de 1,2 milhões de euros. Em 2020 foi concluído o caderno de encargos para lançamento do concurso público deste projeto que se estima lançar até ao final do 1º trimestre de 2021.

Este projeto está aprovado e assumido na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro.

- **Substituição de Subestação (SET) D. Afonso Henriques**

Dada a antiguidade das subestações de fornecimento de energia do modo carro elétrico, esta com cerca de 50 anos, prevê-se a substituição dos equipamentos que compõem a subestação de D. Afonso Henriques, para equipamentos de nova geração, permitindo a implementação de um sistema mais eficaz de gestão da rede aérea de tração elétrica da STCP, melhorando a segurança, fiabilidade e eficiência energética.

O valor total do investimento é de 1,3 milhões de euros prevendo-se a sua execução em 2023.

- **Requalificação Naves 3 e 4 da Unidade de Carro Elétrico**

- A **construção da Estação Recolha dos carros elétricos UCE/Massarelos** foi efetuada há quase um século e não foi sujeita a obras de manutenção significativas, pelo que é necessário realizar uma empreitada geral de manutenção e reforço estrutural das duas naves onde funcionam as oficinas e a recolha dos carros elétricos. É também necessário remodelar por razões de cumprimento legal a rede de alimentação elétrica e os sistemas de iluminação. O *lay-out* da oficina também necessita de remodelação e requalificação com novo programa funcional e melhoria das condições de trabalho.

Estas obras de requalificação do edifício da Estação Recolha dos carros elétricos UCE/Massarelos estão orçamentadas em 1,2 milhões de euros, estando previsto a sua concretização no Plano de Investimento, em 2021-2024, a concretizar em 2022/2023.

3. Outros Investimentos / Projetos

3.2 Equipamento Oficinal e administrativo

Inclui equipamento oficinal, destinado à manutenção de autocarros, de carros elétricos e das instalações, e equipamento administrativo diverso para toda a empresa, a executar ao longo do ano.

O montante previsto para 2021, de 328 mil euros, encontra-se parcialmente aprovado e financiado (202 mil euros), destinando-se 101 mil euros a máquinas de lavar carroçarias de autocarros, adjudicadas em 2020.

Para 2022, 2023 e 2024 estão previstos 228,5 mil euros, 178,5 mil euros e 226 mil euros, respetivamente.

3.3 Equipamento Informático

Inclui equipamento informático diverso, *hardware* e *software*, a adquirir ao longo do ano, para o funcionamento dos sistemas de informação da empresa, e das suas diversas áreas.

O montante previsto para 2021, de 211,2 mil euros, encontra-se parcialmente aprovado e financiado (65 mil euros), tendo transitado de 2020.

Para 2022, 2023 e 2024 estão previstos 538,4 mil euros, 47 mil euros e 82 mil euros, respetivamente.

3.4 Informação ao Público

Nesta rubrica estão incluídos 8 projetos de investimento para o período 2021-2024, sendo que 2 deles estão autorizados e total ou parcialmente financiados, uma vez que transitam de 2020. Apresenta-se identificação dos projetos:

- *Software* para os novos ecrãs nos novos autocarros: gestão de informação em tempo real e publicidade, previsto para 2022 e 2023, pelo montante de 150 mil euros;
- *Hardware/Software* para os novos ecrãs nos autocarros antigos: gestão de informação em tempo real e publicidade, previsto para 2023, pelo montante de 150 mil euros;
- *Site* e plataformas móveis de apoio ao visitante do Museu, previsto para 2022, pelo montante de 70 mil euros;
- Equipamento e *software* de marcação da localização de paragens e identificação da informação aí colocada – projeto orçamentado em 15 mil euros, que transita de 2020, estando já autorizado e financiado (5 mil euros);
- Tecnologias de informação – *site* e plataformas móveis de apoio ao cliente e avaliação de qualidade de serviço (*app*) – projeto orçamentado em 200 mil euros, a executar em 2021. Na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro, está assumido o financiamento deste projeto.
- Programa de gestão de reclamações e gestão de relação com Clientes – previsto para 2021/2022 pelo montante de 75 mil euros.



- Desenvolvimento de aplicações (*app*) de comunicação interna - previsto para 2021/2022, pelo montante de 50 mil euros.
- Projetos diversos no âmbito da divulgação / informação ao público, previstos para 2024, pelo montante global de 100 mil euros;

3.5 Outros Projetos

- **Novo Sistema de Apoio à Exploração e Informação - SAEi e Novo sistema de Bilhética para autocarros**

Projetos a desenvolver em simultâneo dada a complementaridade de equipamentos e softwares. O desenvolvimento de cada um dos projetos em separado, envolve um orçamento superior.

Novo Sistema de Apoio à Exploração e Informação - SAEi

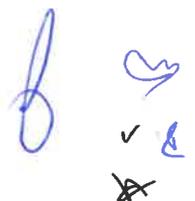
Este projeto consiste na especificação, aquisição e instalação de uma solução de SAEi adequada à STCP e atualizada, quer ao nível de HW e SW embarcado quer ao nível de *software* de base e aplicacional do Sistema Central e de Comunicações.

Tem como objetivo a evolução do atual SAE desenvolvido em 2002, e existente na empresa, para plataformas de SW e HW atuais, uma vez que está obsoleto tanto em termos de sistema central - base de dados e dos sistemas operativos - como dos servidores como dos postos de controlo. No que respeita ao sistema embarcado, apesar dos computadores de bordo terem sido renovados em 2013, será num horizonte de 2 a 3 anos difícil assegurar a sua manutenção. O computador de som está totalmente obsoleto e baseia-se em armazenamento local em cartões de memória XD, cuja capacidade é insuficiente para as necessidades atuais e o carregamento das mensagens tem de ser feito manualmente. O sistema sofreu também há alguns anos uma mudança de sistema de transmissão Rádio, passando do Tetra para GPRS/3G. A solução de comunicação de voz entre Centro de Controlo e as viaturas é dependente do HW (modem), atualmente descontinuado. A ligação de um novo SAE ao CAN-Bus evitará o uso de sensores externos com interfaces específicos atualmente existentes. O novo sistema permitirá um desempenho adequado da regulação da operação e uma maior rentabilidade do serviço prestado pela STCP. Sendo a principal ferramenta da operação e de apoio à gestão da operação dos autocarros esperam-se ganhos de eficiência com um novo SAE. Também ao nível da manutenção se estimam ganhos significativos com os novos equipamentos de bordo. A concretização da presente operação irá permitir a instalação do novo sistema de gestão de frotas, contribuindo para assegurar a qualidade do serviço público a que a STCP se encontra obrigada. Encontra-se em fase de conclusão a elaboração do caderno de encargos, prevendo-se o lançamento do concurso público em 2021, logo que autorizado.

O investimento previsto para este projeto é de 1,6 milhões de euros, a executar em 2021 e 2022.

Novo sistema de Bilhética para autocarros

O projeto consiste na especificação e aquisição de um novo sistema de bilhética dado que o sistema fornecido pelo TIP, que ocorreu em 2007, carece de modernização devido, entre outros, à descontinuidade dos validadores e do concentrador de bordo o que leva



a elevadas taxas de imobilização por funcionamento deficiente ou avaria dos validadores.

Com este novo sistema de bilhética pretende-se atingir os seguintes objetivos:

- atualizar os equipamentos de bilhética de acordo com uma nova arquitetura, que corrija erros atuais e mude o paradigma da bilhética do TIP para a STCP,
- aliviar a manutenção, pelo menos num período de garantia, evitando custos de manutenção, mas em especial as imobilizações de viaturas devido a falta de equipamento de bilhética que acarretam perdas de receita,
- incluir a venda automática de agente único. Atualmente o agente único é vendido em papel, não permitindo o conhecimento da linha onde é vendido, e provocando grande trabalho administrativo na prestação de contas com os motoristas.

Encontra-se em fase de conclusão a elaboração do caderno de encargos, prevendo-se o lançamento do concurso público em 2021, logo que autorizado.

O investimento previsto é de 2,5 milhões de euros, a executar em 2021 e 2022.

- Outros Projetos aprovados, cujo financiamento está inserido na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro:
 - Projeto GDPR- *General Data Protection Regulation* - a executar em 2020, pelo montante de 130 mil euros;
 - Desenvolvimento da Solução de *Business Intelligence (BI)* / Custeio - a concluir em 2021, pelo valor de 66,30 mil euros. Este investimento é cofinanciado pelo projeto SAMA;
 - Atualização do Sistema ERP Primavera - a efetuar em 2021 pelo montante orçamentado em 60 mil euros;
 - Substituição do atual módulo de gestão da manutenção da empresa, obsoleto, por um novo módulo de gestão da manutenção do ERP Primavera - está orçamentado para este projeto o montante de 166 mil euros, a executar em 2021 e 2022;
 - Desenvolvimento de uma solução para o arquivo de *email* da STCP - projeto a executar em 2021, pelo montante previsto de 30 mil euros;
 - Desenvolvimento de um novo *software* de apoio à gestão de Sinistros (*Claims*) e Contencioso, pelo montante orçamentado em 65 mil euros. Este projeto foi aprovado em 2019 e encontra-se em fase de estudo. A execução prevista para 2021, de 65 mil euros, cujo financiamento está previsto na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro;
 - Desenvolvimento de um projeto de instalação de rede WiFi nos Painéis de Informação ao Público (PIP) instalados e a instalar nas paragens, em parceria com a entidade Porto Digital. Este projeto está orçamentado em 160 mil euros, tendo sido adiada a sua implementação para 2021 e 2022.

Na tabela das duas páginas seguintes apresenta-se o quadro global detalhado com a totalidade do Plano de Investimentos a executar no período 2020-2022.

Nessas tabelas consta a coluna designada por “Invest. já aprovado A/B”:

- Nos investimentos assinalados com A, estão os investimentos já aprovados na sua totalidade pelo Estado que se encontram inscritos na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro, e ainda os investimentos aprovados pelo Estado no âmbito do plano de investimentos de 2019, cuja execução deslizou para 2020, que já foram objeto de financiamento;
- Nos investimentos assinalados com B, estão os seguintes projetos:
 - Equipamento e software de marcação da localização de paragens e identificação da informação aí colocada – projeto orçamentado em 15 mil euros, que transita de 2020, estando já autorizado e financiado (5 mil euros). Projeto a concluir em 2022.
 - Requalificação dos edifícios da Estação de Recolha (ER) de Francos e Via Norte: o montante aprovado para este projeto, que constava no plano de investimentos de 2019, é de 4,9 milhões de euros, a executar em 2019 a 2021. Na Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro, consta o montante de 3.821.473 euros, que adicionados ao montante de 2019, totaliza os 4,9 milhões de euros.
No entanto o orçamento para a execução das empreitadas de reestruturação das ER foi revisto em alta, em mais 1.585.000,00 euros, pelo que foi solicitado às Tutelas setorial e financeira. Embora tenha havido a respetiva autorização por parte da Tutela, não foi garantido o respetivo financiamento para esta verba adicional.
 - O Equipamento Oficinal e Administrativo orçamentado para 2021, está na parcialmente aprovado e financiado, conforme referido anteriormente., tendo transitado do ano anterior. Os valores orçamentados de 2022 e 2024, não estão aprovados e parte do investimento de 2021, não estão aprovados.
 - O Equipamento Informático orçamentado para 2021 está parcialmente aprovado e financiado, conforme referido anteriormente, tendo transitado do ano anterior. Os valores orçamentados de 2022 e 2024, não estão aprovados e parte do investimento de 2021, não estão aprovados





Detalhe dos Projetos de Investimento

(Valores em euros sem IVA)

Detalhe do Plano de Investimentos	Invest. já aprovado A / B	Motivo da aquisição investimento	Real 2018	Real 2019	Orc. 2020 (vs setembro)	Estimativa Execução 2020	Plano de Investimentos 2021-2024				Total 2021-2024	
							2021	2022	2023	2024		
1. MATERIAL CIRCULANTE												
1.1 AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS												
Aquisição de 172 autocarros standard gás natural - 1ª fase POSEUR	A	Novos Autocarros para substituição dos atuais	14 148 756	13 243 828	20 539 499	17 102 446	21 944 894	15 440 000	12 000 000	13 950 000	63 334 894	
Aquisição de 19 autocarros standard low entry a gás natural - 2ª fase POSEUR	A	Novos Autocarros para substituição dos atuais	14 104 120	12 744 000	17 064 000	17 064 000	21 527 450	34 920 000	12 000 000	13 500 000	61 947 450	
Aquisição de 62 autocarros standard low floor a gás natural - 2ª fase POSEUR	A	Novos Autocarros para substituição dos atuais	7 560 000	3 224 000	3 224 000	0	4 151 500	0	0	0	4 151 500	
Aquisição de 5 autocarros standard elétricos - 2ª fase POSEUR	A	Novos Autocarros para substituição dos atuais			5 609	0	15 376 000	0	0	0	15 376 000	
Aquisição de 79 autocarros a gás em operação na STCP (50S e 29art) (v. residual)	A	Valor residual do contrato de leasing			0	0	1 999 950	0	0	0	1 999 950	
Aquisição de 8 Autocarros mídi elétricos		Novos Autocarros para substituição dos atuais			0	0	0	2 920 000	0	0	2 920 000	
Aquisição de 24 autocarros standard movidos a gás natural - low floor		Novos Autocarros para substituição dos atuais			0	0	0	6 000 000	0	0	6 000 000	
Aquisição de 24 autocarros standard movidos a gás natural - low floor		Novos Autocarros para substituição dos atuais			0	0	0	6 000 000	0	0	6 000 000	
Aquisição de 29 autocarros articulados a gás		Expansão			0	0	0	0	11 600 000	0	11 600 000	
Aquisição de 1 autocarros articulados a gás					0	0	0	0	400 000	0	400 000	
Aquisição de 50 autocarros standard a gás					0	0	0	0	0	13 500 000	13 500 000	
1.3 MANUTENÇÃO / REABITAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS												
Conclusão da reconstrução do CE 276	A	Reconstrução e renovação	44 636	34 828	245 890	38 446	417 444	520 000	0	450 000	1 387 444	
Grande Manutenção/Reconstrução do CE 285		Reconstrução e renovação	25 434	28 822	120 000	20 268	99 732	0	0	200 000	200 000	
Projeto piloto de sistema segurança "Homem Morto" 1 CE	A	Segurança			125 890	18 178	107 712	320 000	0	0	107 712	
Implementação do sistema segurança "Homem Morto" nos CE serviço público					0	0	210 000	150 000	0	150 000	320 000	
Grandes manutenções mecânicas dos carros elétricos da frota					0	0	0	50 000	0	100 000	150 000	
Recuperação de carro elétrico de aluguer do Museu					0	0	0	0	0	0	150 000	
2. INFRAESTRUTURAS												
2.2 EDIFÍCIOS												
Requalificação do edifício da Estação Recolha Francos	B	Renovação/modernização	184 296	2 834 717	2 112 791	633 547	5 985 132	3 936 605	2 200 000	575 000	12 896 737	
Requalificação do edifício da Estação Recolha Via Norte	B	Renovação/modernização	139 161	2 781 145	1 407 838	442 654	4 587 572	3 461 605	0	500 000	8 549 177	
Posto de Abastecimento GNL/GNC na Estação da Via Norte - 1ª fase POSEUR	A	Renovação/modernização	0	101 938	582 169	25 670	1 348 592	2 673 800	0	0	4 022 392	
Ativação do posto de abastecimento de gásóleo na ER de Francos	A	Substituição/renovação	1 200	74 102	325 154	243	1 607 850	652 805	0	500 000	2 780 655	
Postos de carregamento das viaturas elétricas (S AC) - 2ª fase POSEUR	A	Inovação		4 197	180 000	193 107	61 500	0	0	0	61 500	
Renovação Posto abastecimento GNL na ER Francos - 2ª fase POSEUR	A	Renovação/modernização		0	0	21 420	1 389 630	80 000	0	0	1 389 630	
Postos carregamento adicionais p/ viaturas elétricas mídi (8)		Renovação/modernização			0	0	0	0	0	0	80 000	
Contentor para sala dos abastecedores + abrigos para abastecedores	A	Manutenção/renovação			23 000	0	30 000	0	0	0	30 000	
Manutenção geral dos 3 abrigos do terminal da STCP no HSL João	A	Manutenção/renovação			15 000	0	0	0	0	0	15 000	
Quiosque da Praça	A	Renovação/modernização			65 000	0	60 000	55 000	0	0	60 000	
Renovação sist. de videovigilância/intrusão em instalações UOM, UOF e Antas	A	Renovação/modernização			15 000	0	15 000	0	0	0	15 000	
Substituição das barreiras automáticas/portas de Massarelos e Via Norte	A	Renovação/modernização	4 974	53 572	673 453	190 893	1 282 560	0	1 300 000	0	2 582 560	
2.3 SUBESTAÇÕES												
Substituição de armários seccionadores de catenária CE	A	Renovação/modernização		0	197 829	158 542	39 287	0	0	0	39 287	
Segurança das Infraestr. e Operação Carro Elétrico	A	Segurança	4 974	53 572	75 624	32 351	43 273	0	0	0	43 273	
Substituição de SET Campo Mártires da Pátria	A	Renovação/modernização/segurança			400 000	0	1 200 000	0	0	0	1 200 000	
Substituição de SET D. Afonso Henriques	A				0	0	0	0	1 300 000	0	1 300 000	

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Detalhe dos Projetos de Investimento (continuação)

Detalhe do Plano de Investimentos	Invest. já aprovado A / B	Motivo da aquisição investimento	Real 2018	Real 2019	Orç. 2020 (vs setembro)	Estimativa Execução 2020	Plano de Investimentos 2021-2024				Total 2021-2024
							2021	2022	2023	2024	
2.4 INSTALAÇÕES MASSARELOS			30 252	0	31 500	0	315 000	475 000	850 000	75 000	1 515 000
Obras de requalificação geral das oficinas da UCE/Massarelos naves 3 e 4								400 000	800 000		1 200 000
Obras no Museu (inclui elevador e aquecimento)							75 000	75 000	50 000	75 000	275 000
Obras diversas de SET e Oficina CE	A		0	0	31 500	0	40 000	0	0	0	40 000
2.5 OUTROS			0	0	0	0	0	0	50 000	0	50 000
Obras de substituição carril na rede via férrea			0	0	0	0	0	0	50 000	0	50 000
3. OUTRAS			391 350	230 077	1 749 368	333 429	3 716 573	3 580 850	500 470	608 000	8 405 893
3.1 VIATURAS DE APOIO			0	0	88 249	86 800	0	0	0	0	13 000
3.2 EQUIPAMENTO OFICIAL E ADMINISTRATIVO	A		27 976	148 148	198 053	60 724	327 775	228 470	178 470	226 000	960 715
3.3 EQUIPAMENTO INFORMÁTICO	B		142 041	34 950	307 270	64 757	211 150	538 380	47 000	82 000	878 530
3.4 INFORMAÇÃO AO PÚBLICO			39 600	0	155 000	0	240 000	245 000	225 000	100 000	810 000
Software para os novos ecrãs dos AC; gestão de informação em tempo real e publicidade								75 000	75 000		150 000
Hardware/ecrãs para 145 autocarros dos antigos								0	150 000		150 000
Equipamento e software de marcação da localização de paragens e informação aí colocada	B			5 000	5 000	0	200 000	0	0	0	200 000
Tecnologias de informação – site e plataformas móveis de apoio ao cliente e avaliação de qualidade de serviço (app)	A			150 000	150 000	0	0	70 000	0	0	220 000
Site e plataformas móveis de apoio ao visitante do Museu							25 000	50 000	0	0	75 000
Programa de reclamações e Gestão de relação com Clientes							15 000	35 000	0	0	50 000
App de comunicação interna							0	0	0	0	0
Projetos diversos							0	0	0	0	0
3.5 OUTROS PROJETOS			187 733	46 979	1 000 796	101 148	2 924 648	2 569 000	50 000	100 000	5 743 648
Remodelação do Videowall do Centro de Controlo da Frota	A			80 000	80 000	0	80 000	0	175 000	0	255 000
Equipamento de prestação de contas (com a conclusão do projeto de bilhética)							0	0	0	0	0
Cabine de Pintura para a Manutenção de AC na Via Norte			4 711		27 785	24 437	3 348		200 000		232 534
Regulamento de Proteção de dados (SAMA) [**]	A				130 000	0	130 000				130 000
Projeto GDPR- General Data Protection Regulation	A				45 168	45 168	0				90 336
Desenvolvimento solução de emissão e gestão - Autos de Notícia (SAMA) [***]	A		4 833		80 000	13 699	66 301				150 833
Solução de Business Intelligence (SAMA) [***] I-B/Custeio - BI_1,0	A				0	0	0				0
Business Intelligence (BI) - 2.0 + Software orçamentação	A				80 000	80 000	80 000	50 000			290 000
Remodelação do sistema Telefónico (Centrais Telefónicas, telefones e fax)											
Novo SAE	A				50 000	0	80 000	800 000			930 000
Aquisição Bilhética atual					100 000	0	1 250 000	1 250 000			2 500 000
Nova bilhética					100 000	0	100 000	66 000			266 000
Módulo de gestão da manutenção Primavera	A				100 000	0	100 000				200 000
Substituição da Intranet	A				60 000	0	60 000				120 000
Atualização Sistema Primavera	A				17 843	17 843	0				35 686
WiFi nos PPS via Porto Digital	A		37 157		30 000	30 000	0				67 157
Cobertura WIFI ER UON/UOF/Antas/Museu – interior/exterior	A				40 000	40 000	0				80 000
Solução de arquivo de email	A				130 000	130 000	0				260 000
Novo SW de gestão documental e Scanner e email	A				0	0	65 000				65 000
Novo SW de gestão de Sinistros (Claims) e Contencioso	A				0	0	0				0
Novo SW de gestão de Sinistros (Claims) e Contencioso	A				0	0	0				0
Desenvolvimento de SW de controlo de entrada / saída de viaturas	A		4 990		30 000	30 000	8 000				42 990
Gerador das Antas											
Projetos de Inovação	A		14 724 402	16 308 623	24 401 658	18 069 422	31 646 600	22 957 455	14 700 470	15 133 000	84 437 525
Total do PI											

Notas:

A - Investimentos autorizados na totalidade pelo adonista Estado Português (via Portaria nº 761/2019 de 29 de outubro ou autorizados/financiados em 2019 que transitam para 2020)
 B - Investimentos autorizados parcialmente pelo adonista Estado Português.

Financiamento dos Fluxos do Plano de Investimentos

(valores em euros)

Plano de Investimentos executado [A] em:	Tesouraria do PI (DFC-pagamentos) [A]										
	2018 (*)	2019	Estim. Real 2020		Total 2020	Orçamento				soma (2018-2024)	
			2020 jan-nov	2020 -dez		2021	2022	2023	2024		
2018 (com IVA)	14 993 624	2 790 791	1 630	1 630	1 630	0					17 786 045
2019 (com IVA)	17 642 193	17 642 193	8 809	2 004 211	2 004 211	0					19 646 404
2020 (com IVA)		19 350 713	2 438 294	21 789 007	21 789 007	175 460					21 964 467
2021 (com IVA)						37 017 561	1 609 352				38 626 913
2022 (com IVA)							25 774 706	2 565 798			28 340 505
2023 (com IVA)								15 564 815	2 460 000		18 024 815
2024 (com IVA)								17 574 582			17 574 582
Total ano [A]	14 993 624	20 432 984	2 448 733	23 794 847	23 794 847	37 193 021	27 384 058	18 130 614	20 034 582		161 963 730

(*) Expurgado de 79,065 € respeitante a PI de 2017

Recebimentos de Atividades de Investimento (DFC-recebimentos) [B]	Estim. Real 2020										
	Execução 2018		Execução 2019		2020 jan-nov		2020 -dez		Total 2020		Total 2018-2024
	2018	2019	2020 jan-nov	2020 -dez	2020 jan-nov	2020 -dez	2021	2022	2023	2024	
Fundos Comunitários- POSEUR	2 880 905	5 215 760	3 998 343	934 233	4 932 576	5 252 355	237 258	0	0	0	23 451 431
Subs. Investimento PIDDAC/Estado	416 243	397 767	0	0	0	20 231 800	0	0	0	0	21 045 810
Outros Subs. Investimento	1 728	0	0	0	0	100 000	0	0	0	0	101 728
Alienação de Ativos	1 137 362	236 302	85 480	0	85 480	161 130	27 060	19 680	84 870	0	1 837 364
Rendimentos (líquidos de gastos) de outros Ativos	253 815	250 592	-25 546	12 778	-12 768	254 263	359 661	265 458	251 574	0	1 609 825
Total de Recebimentos de Atividades de Investimento ano [B]	4 690 053	6 100 421	4 058 278	947 011	5 005 288	25 999 547	623 979	285 138	336 444		48 046 158

Fluxos das Atividades de Investimento anuais [B]-[A] -10 303 572 -14 332 563 -17 287 837 -1 501 722 -18 789 559 -11 193 474 -26 760 079 -17 845 476 -19 698 138 -118 922 860

Fluxos das Atividades de Investimento acumuladas [C] -10 303 572 -24 636 135 -43 425 694 -81 379 246 -99 224 722 -118 922 860

Fontes de Financiamento dos Fluxos das Atividades de Investimento [B] - [A]	Estim. Realização 2020										
	Execução 2018		Execução 2019		2020 jan-nov		2020 -dez		Total 2020		Total 2018-2024
	2018	2019	2020 jan-nov	2020 -dez	2020 jan-nov	2020 -dez	2021	2022	2023	2024	
Dotações de Capital (financiamento de investimento)	16 780 874	11 398 935	13 531 150	2 085 970	15 617 120	0	0	0	0	0	59 414 048
Total acumulado das Dotações de Capital Estado [D]	16 780 874	28 179 808	43 796 928								

[D] - [C] 6 477 302 3 543 674 0 371 235



A partir de 2021 inclusive, com exceção do investimento já autorizado pelo Estado, o investimento será financiado por compensações de Obrigações de Serviço Público, pelos Fundos Comunitários, por outros subsídios ao investimento, pela alienação de ativos e pelos rendimentos (líquido de gastos) das propriedades de investimento.

Apresenta-se a estimativa de recebimento das compensações de Fundos Comunitários - POSEUR, a título não reembolsável, para o período 2018-2022:

(valores em milhares de euros)

Plano recebimento participações POSEUR	Real 2018	Real 2019	Orç 2020	Orç 2021	Orç 2022	Total 2018-2022
Aviso 07-2016-71	2 881	5 216	4 933	744	0	13 774
Viaturas Elétricas (15)	1 710	1 140	0	0	0	
Viaturas a gás (173)	1 171	3 247	4 234	612	0	
Postos carregamento elétricos	0	213	0	0	0	
Posto de abastecimento de gás	0	616	699	132	0	
Aviso 07-2018-18	0	0	0	4 508	237	4 745
Viaturas Elétricas (5)	0	0	0	569	0	
Viaturas a gás (81)	0	0	0	3 658	0	
Postos carregamento elétricos	0	0	0	34	0	
Posto de abastecimento de gás	0	0	0	247	237	
Total	2 881	5 216	4 933	5 252	237	18 519

A partir de 2023, inclusive, não foram considerados novos subsídios provenientes de Fundos Comunitários.

O Plano de Alienações considerado no período 2021-2024 consiste:

- Venda de autocarros para sucata, por substituição por novas viaturas, pelo valor de 281,7 mil euros e venda de apoio, obsoletas, pelo montante de 11,1 mil euros, por substituição de novas viaturas.



7. Peças Contabilísticas

As demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o referencial contabilístico Sistema de Normalização Contabilística (SNC).

7.1 Demonstração de resultados por natureza (em 31 de dezembro)

Demonstração dos resultados por naturezas, STCP,S.A. (em euros sem IVA)	Orçamento						variação %						variação abs.													
	Est 2020		2021		2022		2023		2024		Est 20/	Est 21/	Est 22/	Est 23/	Est 24/	Est 20/	Est 21/	Est 22/	Est 23/	Est 24/						
	Real 2019	3T	3T	3T	3T	3T	Real 19	Real 20	Real 21	Real 22	Real 23	Real 24	Real 19	Real 20	Real 21	Real 22	Real 23	Real 24	Real 19	Real 20	Real 21	Real 22	Real 23	Real 24		
RENDIMENTOS E GASTOS																										
Vendas e serviços prestados	48 580 884	33 437 865	7 304 424	16 114 806	9 547 955	35 851 209	48 678 193	51 405 673	51 866 344	-32,6%	-27,6%	7,3%	35,6%	5,6%	0,9%	-16 143 019	-13 689 675	2 453 344	12 786 984	2 727 480	460 671					
Subsídios à Exploração	4 629 388	11 083 355	3 944 097	7 104 845	9 738 032	21 595 647	22 954 885	24 372 507	26 300 056	139,4%	366,5%	94,8%	6,3%	5,7%	6,4%	6 453 967	16 966 259	10 512 292	1 359 288	1 317 622	2 027 548					
Ganhos/perdas inventários de produção	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0%	-100,0%	100,0%				-827 085	-823 713	3 372	0	0	0					
Variação nos inventários de produção	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0%	-100,0%	100,0%				0	0	0	0	0	0					
Trabalhos para a própria entidade	32 420	637	0	0	0	0	0	0	0	-98,0%	-100,0%	-100,0%				-31 783	-32 420	-637	0	0	0					
Custo mercadorias vendidas e mat. Consumidas	-1 089 862	-1 799 523	-916 059	-1 778 550	-2 729 452	-3 685 028	-4 126 619	-4 109 986	-4 389 121	-65,1%	-238,1%	-104,8%	-12,0%	0,4%	-6,8%	-709 760	-2 595 166	-1 885 406	-441 591	16 623	-279 125					
Fornecimentos e serviços externos	-20 377 467	-16 452 701	-5 586 899	-10 611 668	-14 882 788	-19 290 930	-15 662 099	-15 058 190	-15 208 899	19,3%	5,3%	-17,3%	18,8%	3,5%	-1,0%	3 924 766	1 086 536	-2 838 229	3 628 831	603 909	-150 709					
Gastos com o pessoal	-31 621 501	-32 112 063	-8 652 553	-17 190 977	-25 736 164	-34 303 063	-34 983 296	-35 419 843	-35 925 955	-1,6%	-8,5%	-6,8%	-2,0%	-1,2%	-1,4%	-490 362	-2 681 562	-2 191 000	-680 233	-436 547	-506 112					
Imparidade de inventários (perdas/ reversões)	-12 995	0	0	0	0	0	0	0	0	100,0%	100,0%	100,0%				12 995	12 995	0	0	0	0					
Imparidade de dívidas a receber (perdas/ reversões)	-3 967	0	0	0	0	0	0	0	0	100,0%	100,0%	100,0%				3 967	3 967	0	0	0	0					
Provisões (aumentos/ reduções)	-338 274	-318 542	-10 780 575	-10 780 575	-10 780 575	-10 705 575	-75 000	-75 000	-75 000	5,9%	326,8%	346,1%	-100,7%	0,0%	0,0%	19 632	13 043 850	11 024 018	-10 780 575	0	0					
Impar. invest. não deprec./amort (perdas/reversões)	-80	0	0	0	0	0	0	0	0	100,0%	100,0%	100,0%				80	80	0	0	0	0					
Aumentos/ reduções de justo valor	214 250	-491 000	0	0	0	0	0	0	0	-329,2%	-100,0%	100,0%				-705 250	-214 250	491 000	0	0	0					
Outros rendimentos e ganhos	3 012 197	2 945 727	782 796	1 663 540	2 675 617	3 785 786	4 586 034	4 572 861	4 550 215	-2,2%	25,7%	28,5%	21,1%	-0,3%	-0,5%	-66 470	773 589	840 059	800 248	-13 173	-22 646					
Outros gastos e perdas	-664 544	-435 128	-220 659	-431 315	-640 074	-847 366	-857 798	-867 202	-876 233	36,0%	-23,8%	-94,7%	-1,1%	-1,0%	-1,0%	249 416	-162 822	-412 238	-10 432	-9 404	-9 031					
Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	4 164 862	-4 144 744	7 435 723	5 651 247	-11 248 298	13 851 831	20 514 300	24 720 811	26 241 406	-199,3%	232,6%	484,2%	48,1%	20,5%	6,2%	-8 308 905	9 687 670	17 996 575	6 662 469	4 206 511	1 520 595					
Gastos/ reversões de depreciação e amortização	-4 672 598	-6 039 443	-1 605 064	-3 309 621	-5 162 234	-7 121 008	-8 861 880	-9 626 544	-10 605 651	-29,3%	-32,4%	-17,9%	-24,4%	-8,6%	-10,2%	-1 366 845	-2 448 410	-1 081 565	-1 740 871	-764 665	-979 107					
Impar. Ativos deprec./ amortizáveis(perdas/ reversões)	1 857 312	0	0	0	0	0	0	0	0	-100,0%	-100,0%	-100,0%				-1 857 312	-1 857 312	0	0	0	0					
Resultados operacionais (antes de gastos de financiamento e impostos)	1 348 875	-10 184 187	5 830 659	2 341 626	-16 410 532	6 730 823	11 652 421	15 094 266	15 635 755	-85,5%	399,0%	166,1%	73,1%	29,5%	3,6%	-11 539 062	5 381 948	16 915 010	4 921 597	3 441 846	541 488					
Juros e rendimentos similares recebidos	19 163 697	23 586 320	0	0	0	0	0	0	0	23,1%	-100,0%	-100,0%				4 422 623	-19 163 697	-23 586 320	0	0	0					
Juros e gastos similares suportados	-23 824 569	-26 085 230	0	0	0	0	0	0	0	-9,5%	100,0%	100,0%				-2 260 660	23 824 569	26 085 230	0	0	0					
Resultados antes de impostos	-3 311 997	-12 683 097	5 830 659	2 341 626	-16 410 532	6 730 823	11 652 421	15 094 266	15 635 755	-282,9%	303,2%	153,1%	73,1%	29,5%	3,6%	-9 371 100	10 082 820	19 413 920	4 921 597	3 441 846	541 488					
Imposto sobre o rendimento do exercício	-149 176	-199 770	-21 363	-42 726	-64 090	-46 453	3 688 114	3 823 486	-33 936	42,7%	57,2%	1667,6%	175,3%	3,7%	3,7%	-50 594	63 723	134 317	1 425 037	2 348 530	135 372					
Resultados líquido do período	-3 162 823	-12 483 327	5 852 023	2 304 352	-16 346 442	6 616 276	10 312 137	11 406 153	11 602 819	-284,7%	315,5%	154,6%	51,3%	40,6%	3,6%	-9 320 506	9 979 097	19 739 603	3 496 561	1 093 316	406 116					

7.2 Demonstração dos fluxos de caixa (em 31 de dezembro)

(valores em euros)	Real 2019	Of. 2020 (versão setembro)	2020 (Est. Real.)	1T 2021	2T 2021	3T 2021	2021	Of. 2022	Of. 2023	Of. 2024
DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA - SNC										
<i>Fluxos de caixa das actividades operacionais - método directo</i>										
Recebimentos de clientes	54 446 483	34 239 832	32 933 880	5 671 701	17 204 270	25 262 906	39 043 266	51 912 193	55 325 609	55 850 502
Pagamentos a fornecedores	-26 490 243	-24 486 017	-19 879 977	-6 431 955	-13 583 048	-19 971 921	-26 386 471	-24 118 970	-23 286 320	-23 716 521
Pagamentos ao pessoal	-26 150 744	-27 064 171	-25 795 085	-6 708 981	-13 324 972	-19 951 091	-27 655 405	-28 207 549	-28 563 029	-29 186 137
Caixa gerada pelas operações:	1 805 066	-17 310 356	-32 741 181	-7 469 236	-9 703 750	-14 660 107	-14 972 510	-413 826	3 476 255	2 947 845
Pagamento/recibo do imposto sobre o rendimento	231 630	0	136 260	0	0	91 390	91 390	-1 333 646	-3 682 176	0
Outros recebimentos/pagamentos	992 444	6 821 900	9 315 102	4 220 301	8 023 359	13 751 641	18 660 308	25 790 603	22 684 181	22 077 567
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)	3 029 570	-10 488 456	-3 289 820	-3 248 934	-1 680 391	-817 076	3 779 088	25 468 168	24 826 789	21 343 235
<i>Fluxos de caixa das actividades de investimento</i>										
Pagamentos respeitantes a:										
Activos fixos tangíveis	-20 418 220	-27 884 917	-23 718 054	-2 576 198	-13 182 744	-27 190 054	-36 197 445	-26 450 598	-17 955 582	-20 028 432
Activos intangíveis	-14 764	-938 927	-76 793	-200 688	-328 301	-652 713	-995 576	-933 460	-175 032	-6 150
Investimentos financeiros	-25 205	-32 182	-150 190	-9 464	-19 344	-29 309	-39 274	62 974	-35 124	-39 861
Outros activos	-64 323	-61 400	-75 705	-5 227	-23 853	-33 307	-42 761	-43 227	-43 404	-43 925
Recebimentos provenientes de:	-20 522 312	-28 917 426	-24 020 742	-2 791 577	-13 554 242	-27 905 384	-37 275 056	-27 364 311	-18 209 142	-20 118 368
Activos fixos tangíveis	86 268	153 905	85 480	45 367	82 287	89 298	161 130	27 060	18 680	84 870
Activos intangíveis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investimentos financeiros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros activos	150 034	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subsídios ao investimento	5 613 528	5 720 937	4 932 576	0	11 879 071	19 256 513	25 584 155	237 258	0	0
Juros e rendimentos similares	340 120	393 292	210 624	84 071	168 141	252 212	336 297	339 914	343 986	335 360
Dividendos	0	2 503	7 503	0	0	0	0	0	0	0
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)	6 189 850	6 268 134	5 231 183	129 458	11 129 499	19 598 023	26 081 582	604 233	363 666	820 230
Fluxos de caixa das actividades de financiamento	-16 332 563	-22 649 292	-18 789 559	-2 662 119	-1 624 743	-8 307 360	-11 593 474	-26 760 079	-17 845 476	-19 698 138
<i>Recebimentos provenientes de:</i>										
Financiamentos obtidos	20 653 656	24 116 483	34 871 805	23 667	47 335	71 002	94 669	94 669	94 669	94 669
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	18 428 660	29 327 670	15 617 120	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de:	39 082 316	53 444 153	50 488 925	23 667	47 335	71 002	94 669	94 669	94 669	94 669
Pagamentos respeitantes a:										
Financiamentos obtidos	-94 669	-98 786	-93 889	-23 667	-47 335	-71 002	-94 669	-94 669	-94 669	-94 669
Juros e gastos similares	-20 807 729	-24 022 963	-24 022 963	0	0	0	0	0	0	0
Dividendos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reduções de capital e de outros instrumentos de capital próprio	-2 369 396	-1 318 078	-1 318 078	0	0	0	0	0	0	0
Outras operações de financiamento	-23 271 795	-25 439 807	-25 638 485	-23 667	-47 335	-71 002	-94 669	-94 669	-94 669	-94 669
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)	15 810 523	28 004 235	25 050 440	0	0	0	0	0	0	0
Varição de caixa e seus equivalentes (4) = (1) + (2) + (3)	4 507 530	-5 133 452	2 971 061	-5 911 054	-3 105 134	-9 124 436	-7 414 385	-1 291 911	6 981 313	1 645 097
Caixa e seus equivalentes no início do período	14 247 871	18 795 401	18 795 401	21 726 462	21 726 462	21 726 462	21 726 462	14 312 076	13 030 166	20 001 479
Caixa e seus equivalentes no fim do período	18 755 401	13 661 949	21 726 462	15 815 408	18 621 328	12 602 026	14 312 076	13 030 166	20 101 479	21 646 576



Na elaboração da Demonstração de Fluxos de Caixa foram considerados os seguintes pressupostos:

Fluxos das atividades Operacionais

Recebimentos

- Receita de serviço público:
 - o foi assumido o recebimento da receita monomodal no próprio mês.
 - o de janeiro a março de 2021, recebimento de 600 mil euros da receita mensal, no próprio mês e o restante no mês seguinte. A partir de abril de 2021, inclusive, recebimento de 75% da receita mensal no próprio mês e o valor remanescente no mês seguinte.
- Participação PART: no final de cada semestre, recebimento do valor relativo ao semestre anterior.
- Participação do tarifário social andante (TSA) AMP (50% da TSA): em junho de cada ano, recebimento do valor do primeiro semestre do ano anterior, mais o valor de dezembro do ano n-2. Em dezembro de cada ano, recebimento dos valores de julho a novembro do ano anterior.
- Participação do tarifário social andante Estado: em dezembro de cada ano recebimento do valor de dezembro do ano anterior e do valor de janeiro a novembro do próprio ano.
- Recebimento do montante das OSP a pagar pelos municípios:
 - o No que respeita aos valores do 2º Aditamento ao CSP foi considerado o recebimento dos valores de 2019 e 2020, de acordo com o plano de pagamentos estipulado no contrato, que se apresenta na tabela seguinte:

(valores em euros)	OSP	2019	2020 (*)
		5 430 859,00	5 877 587,00
p a g a n m u e a n i s t o s	2019	70%	
	2020	15%	70%
	2021	15%	15%
	2022		15%

(*) Ano de 2020, apenas considerado o valor proporcional de 1 de janeiro a 26 de dezembro, inclusive.

Foi ainda assumido que todos os valores em dívida, de anos anteriores, relativos ao 2º Aditamento ao CSP, serão liquidados até final de 2022.

- o Assumiu-se que o 3º Aditamento ao CSP tem início a 27 de dezembro de 2020, inclusive.
O recebimento de 2020, ocorre em março de 2021.



Considerou-se que nos anos de 2021 a 2024 vigoram as compensações das OSP inscritas no 3º Aditamento ao Contrato de Serviço Público, com o plano de pagamentos nele constante, ou seja, pagamento do valor do ano, de forma proporcional no início de cada trimestre (25% no início de cada trimestre). O recebimento / pagamento do valor do acerto do final de cada ocorre no final do primeiro quadrimestre do ano seguinte.

Pagamentos

- O prazo médio de pagamento (PMP) foi calculado de acordo com as indicações emanadas na RCM nº 34/2008, de 22 de fevereiro, com a alteração introduzida pelo Despacho nº 9870/2009, de 30 de abril, obtendo-se o seguinte resultado para 2021:

PMP [1]	Orçamento 2021	Estim.Realização 2020	Real 2019	variação 21-20	
				%	abs
Prazo médio de pagamento (dias)	55	48	46	15%	7

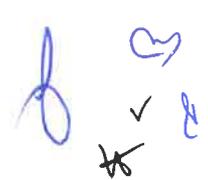
[1] De acordo com Resolução do Conselho de Ministros nº 34/2008 e Despacho nº 9870/2009.

Tendo em conta o PMP previsto para dezembro de 2020 e o obtido para 2021, constata-se um aumento de 7 dias.

- Pagamento ao Pessoal: remunerações mensais pagas no próprio mês. Subsídio de natal pago no mês de novembro de cada ano. Subsídio de férias pago de janeiro a setembro de cada ano (proporcionalmente ao valor do ano).
- Encargos Sociais e Fundo de Trabalhadores: pagamento a 30 dias.
- Seguros de acidentes de trabalho: pagamentos semestrais em junho e dezembro de cada ano.

O valor da rubrica Outros recebimentos / pagamentos é explicada pelos montantes das compensações por OSP, acima referidas, e também pela recuperação do IVA (IVA a receber) decorrente das aquisições de bens e serviços e do Plano de Investimentos, em especial, pela aquisição da frota.

Em 2021 está ainda considerado o valor do recebimento do subsídio, não reembolsável, e o respetivo gasto, relativo ao projeto europeu FABULOS, no montante de aproximadamente 905 mil euros, do recebimento do subsídio, não reembolsável de 500 mil euros do projeto SAMA, da compensação do Fundo Ambiental para reforço do serviço de linhas. Para 2022 está previsto o recebimento de 500 mil euros do projeto POSEUR, relativo ao plano de comunicação.



Fluxos das atividades de Investimento

Pagamentos

- Pagamentos de investimentos a 50 dias.
- Considera ainda os pagamentos a 30 dias, dos gastos das propriedades de investimentos.

Recebimentos

- Recebimento de subsídios não reembolsáveis, do programa POSEUR, conforme plano de pagamentos: em 2021, 5,3 milhões de euros e em 2022, 237 mil euros.
- Recebimento em 2021 de subsídios ao investimento no âmbito da Portaria nº 761/2019 de 29 de outubro no total de 20,3 milhões de euros, em três tranches, em abril, julho e outubro, nos montantes de 9,8 milhões de euros, 5,6 milhões de euros e 4,9 milhões de euros, respetivamente.
- Foi ainda considerado o abate de autocarros em fim de vida e respetiva alienação de peças para sucata e a alinação de viaturas de apoio antigas, com valor contabilístico nulo.
- Considera ainda os recebimentos, dos rendimentos das propriedades de investimentos a 45 dias.

Fluxos das atividades de Financiamento

Não foram consideradas novas atividades de financiamento remunerado no período de 2021 a 2024, com exceção do cartão de crédito da empresa.

7.2.1 Dotações de Capital

Até ao final de 2020 foram consideradas as dotações de capital do acionista Estado Português, que se apresentam na tabela seguinte. Não foi considerada qualquer alteração de capital social no período 2021-2024. A partir de 2021, com a transmissão das ações do Estado para os municípios serviços pela rede da STCP, os acionistas são os municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia.

(valores em euros)

Aumentos de capital	Real 2018	Real 2019	Est. Real. 2020	Orçamento			
				2021	2022	2023	2024
Por conversão de créditos detidos pela DGTF	55 504 949	0	0	0	0	0	0
Amortização de capital e juros	55 504 949						
Em numerário	19 377 061	18 428 660	15 617 120	0	0	0	0
Encargos com leasing de autocarros já existentes e com empréstimo obrigacionista	2 596 187	4 129 725					
Fluxos de atividade de investimentos (*)	16 780 874	11 398 935	15 617 120				
Processo judicial Alsa		2 900 000					
Total	74 882 010	18 428 660	15 617 120	0	0	0	0

(*) O valor de 2020 respeita a parte do montante inscrito no Anexo à Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro, de 13.531.150 euros, referente ao financiamento de Investimentos aprovados, bem como ao valor solicitado à Secretaria de Estado do Tesouro e à Secretaria de Estado da Mobilidade, através dos Órfios 0052 e 0053, respetivamente, de 17 de janeiro de 2020, no montante de 2.085.971 euros, para financiamento do investimento na Reaqualificação das Estações de Recolha de autocarros (valor revisto em alta devido aos preços do mercado) e do novo Posto de Abastecimento de gás, da Estação de Recolha da Via Norte da Mobilidade, através dos Órfios 0052 e 0053, respetivamente, de 17 de janeiro de 2020, no montante de 2.085.971 euros. Este valor foi deduzido ao total inscrito na referida Portaria.



7.2.2 Evolução do Endividamento

Apresenta-se, seguidamente, um quadro resumo da evolução da dívida remunerada (conta 25) da STCP, de 2018 a 2024, de acordo com a fórmula indicada pela DGTF no ponto 3.3 do Despacho n° 395/2020-SET:

(valores em euros, a 31 de dezembro de cada ano)

Variação do Endividamento	Real 2018	Real 2019	Estimativa 2020	Orçamento			
				2021	2022	2023	2024
Financiamento remunerado (conta 25)	324 630 759	346 067 965	381 750 411	0	0	0	0
Aumentos de capital	74 882 010	18 428 660	15 617 120	0	0	0	0
Capital social	288 034 780	306 463 440	322 080 560	322 080 560	322 080 560	322 080 560	322 080 560
Endividamento ajustado [1]	9,9%	3,8%	5,1%				
Endividamento ajustado [1] com exceção [2]	1,2%	0,5%	1,7%				
Indicações da Tutela/ OE [3]	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

[1] Foi considerada a fórmula de cálculo indicada pela DGTF, constante no ponto 3.3 do Despacho n° 395/2020-SET, de 27/07/2020, para 2021 a 2024.

[2] Exceção da dívida contraída para pagamento de encargos com swap, no valor de 14,6 M€ em 2017, de 47,3 M€ em 2018, 20,5 M€ em 2019 e 23,8 M€ em 2020.

[3] Relativas ao limite do crescimento do endividamento.

(em euros)	Real 2018	Real 2019	Estimativa 2020	Orçamento			
				2021	2022	2023	2024
Investimentos (sem IVA)	14 727 402	16 308 623	18 069 422	31 646 600	22 957 455	14 700 470	15 133 000
[2] Exceção da dívida contraída para pagamento de juros de swap nos seguintes montantes:	61 899 105	82 477 952	106 295 417	0	0	0	0

De referir que nos anos de 2019 e 2020 a STCP viu adiada para 2021 a liquidação do serviço da dívida dos empréstimos por si concedidos, sem qualquer encargo adicional, através de um aditamento aos contratos de empréstimos existentes efetuado pela DGTF.

No quadro seguinte, apresenta-se a **evolução do esforço financeiro do acionista Estado**, para o período 2018 a 2020. A partir de 2021, os novos acionistas passam a ser os municípios servidos pela rede de transportes da STCP.

(valores em milhares de euros)

Esforço Financeiro do Estado	Real 2018	Real 2019	Est. Real. 2020	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2023	Orç 2024
Dotações de capital	74 882	18 429	15 617	0	0	0	0
Indemnizações compensatórias (IC's)	0	0	0	0	0	0	0
Compensação tarifário social andante	4 236	3 011	1 156	1 511	1 686	1 799	1 797
PIDDAC e Outros Subsídios ao Investimento (Portaria n° 761/219)	416	398	0	20 232	0	0	0
Subtotal	79 535	21 837	16 773	21 743	1 686	1 799	1 797
Dívida ao acionista Estado (Empréstimos contraídos, líquidos das amortizações de capital)	221 329	244 984	281 732	0	0	0	0
Total	300 863	266 821	298 505	21 743	1 686	1 799	1 797

(valores em milhares de euros a 31 de dezembro de cada ano)

	Real 2018	Real 2019	Orç 2020	Orç 2021	Orç 2022	Orç 2022	Orç 2022
Total da dívida remunerada da STCP (conta 25)	324 631	346 068	381 750	0	0	0	0
Peso da dívida ao Estado Português	68%	71%	74%				





7.3 Balanço (em 31 de dezembro)

	Real 2018	Orç. 2020 (versão setembro)	Real 2018	Est. Real. 2020	Orçamento 2021			Orçamento 2022	Orçamento 2023	Orçamento 2024
					1T	2T	3T			
Activo										
Activo não corrente	83 753 509	95 711 827	100 824 352	112 331 165	113 961 102	121 583 459	130 524 975	134 783 486	148 918 922	158 599 919
Activos fixos tangíveis	67 451 785	81 495 797	82 671 597	94 659 744	97 706 487	105 283 268	114 206 633	118 356 985	132 186 540	142 453 075
Propriedades de Investimento	14 124 850	12 431 286	15 195 300	14 704 300	13 314 500	13 314 500	13 314 500	13 314 500	13 314 500	13 314 500
Goodwill	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activos intangíveis	102 403	371 978	81 410	123 243	278 734	492 398	678 597	951 593	1 217 614	898 790
Activos biológicos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Participações financeiras-método equival. patrim.	1 032 976	465 523	1 844 722	1 835 415	1 835 415	1 835 415	1 835 415	1 835 415	1 835 415	1 835 415
Participações financeiras - outros métodos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accionistas / sócios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros activos financeiros	108 983	132 614	134 646	285 371	295 140	305 062	315 027	324 993	364 854	404 714
Créditos a receber	932 511	814 629	896 676	723 092	530 827	352 815	174 803	0	0	0
Activo corrente	25 911 185	22 914 972	29 184 018	38 349 658	37 848 711	36 543 644	28 996 256	36 099 512	30 887 381	36 571 719
Inventários	519 910	510 909	463 958	605 544	541 827	478 877	414 066	348 790	211 383	230 822
Activos biológicos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Clientes	3 110 156	1 853 880	15 552	1 550 900	1 694 731	887 684	1 000 456	949 189	1 065 249	1 063 130
Adiantamentos a fornecedores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estado e outros entes públicos	2 270 703	3 856 061	1 701 084	1 797 045	2 509 278	3 900 849	3 229 090	2 120 538	2 215 844	1 402 840
Accionistas / sócios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outras contas a receber	5 130 273	9 039 484	7 444 394	11 790 600	16 408 358	11 775 797	10 871 510	17 893 277	13 932 753	13 437 381
Diferimentos	632 273	347 335	803 629	879 108	879 108	879 108	879 108	475 642	441 987	436 066
Activos financeiros deitados para negociação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros activos financeiros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Activos não correntes deitados para venda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caixa e depósitos bancários	14 247 871	7 307 303	18 755 401	21 726 462	15 815 408	18 621 328	12 602 026	14 312 076	13 020 166	20 001 479
Total do activo	109 664 694	118 626 799	130 008 369	150 680 823	151 809 813	158 127 102	159 521 231	170 882 998	179 806 303	190 604 427
										195 983 025



	Real 2018	Orç. 2020 (versão setembro)	Real 2019	Est. Real. 2020	Orçamento 2021			Orçamento 2022	Orçamento 2023	Orçamento 2024
					1T	2T	3T			
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO										
Capital próprio										
Capital realizado	288.034.780	370.173.288	306.463.440	322.080.560	322.080.560	322.080.560	322.080.560	322.080.560	322.080.560	322.080.560
Ações (quotas) próprias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros instrumentos de capital próprio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prêmios de emissão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reservas legais	74.907	74.907	74.907	74.907	74.907	74.907	74.907	74.907	74.907	74.907
Outras reservas	25.728	25.728	25.728	25.728	25.728	25.728	25.728	25.728	25.728	25.728
Resultados transferidos	-668.043.799	-672.273.808	-669.742.966	-672.933.762	-263.089.165	-263.089.165	-262.917.522	-255.672.138	-245.016.015	-233.266.576
Ajustamentos em ativos financeiros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excedentes de revalorização	40.983.216	41.251.344	35.732.238	34.995.192	34.909.371	34.823.549	34.737.728	34.651.906	34.308.620	33.622.048
Outras variações no capital próprio	9.003.802	14.723.084	11.130.384	14.287.227	23.759.789	29.319.502	31.771.727	33.850.374	33.902.815	31.663.724
Resultado líquido do período	-1.820.043	-7.638.503	-3.162.821	-12.483.327	5.852.023	2.384.352	-231.636	6.816.276	10.312.837	11.406.153
Total do capital próprio	-331.741.409	-253.663.960	-319.479.090	-313.953.475	123.613.213	125.705.255	125.541.492	134.668.051	145.033.329	154.200.390
Passivo										
Passivo não corrente	361.144.646	296.951.126	305.744.456	228.003.348	12.743.805	14.332.999	15.789.305	16.379.769	15.680.047	14.974.889
Provisões	15.176.433	13.491.809	12.614.707	12.489.469	1.708.894	1.708.894	1.708.894	1.808.894	1.858.894	1.883.894
Financiamentos obtidos	262.776.877	221.953.272	219.605.804	165.090.774	0	0	0	0	0	0
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	563.757	480.697	287.060	287.060	0	0	0	0	0	0
Passivos por impostos diferidos	0	0	7.108.546	6.894.565	6.869.649	6.844.733	6.819.817	6.794.901	6.695.238	6.595.574
Outras dívidas a pagar	0	0	2.664.457	3.360.380	4.165.262	5.779.373	7.260.594	7.860.413	7.875.638	7.225.579
Outros passivos financeiros	82.627.579	61.025.348	63.463.882	39.880.900	0	0	0	0	0	0
Passivo corrente	80.261.457	75.339.633	143.743.003	236.630.950	15.452.795	18.088.848	18.190.434	19.775.739	18.393.205	20.723.990
Fornecedores	2.736.396	2.326.011	2.696.319	4.760.431	5.035.120	4.879.163	4.757.712	4.807.125	4.553.568	4.606.849
Adiantamentos de clientes	1.395	0	1.742	2.095	2.095	2.095	2.095	2.095	2.095	2.095
Estado e outros entes públicos	1.784.134	1.226.672	1.288.601	1.616.020	1.453.300	1.541.932	1.519.527	1.513.110	2.862.167	5.220.353
Acionistas / sócios	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Financiamentos obtidos	61.853.882	63.834.540	126.462.161	216.659.637	0	0	0	0	0	0
Outras contas a pagar	10.429.966	4.881.663	9.027.004	9.952.541	7.047.329	9.750.705	8.496.149	10.088.457	7.980.131	7.550.197
Diferimentos	2.040.959	1.456.091	2.637.287	1.926.695	1.914.952	1.914.952	3.414.952	2.995.224	3.435.383	3.225.224
Passivos financeiros detidos para negociação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros passivos financeiros	1.412.724	1.614.656	1.623.889	1.713.532	0	0	0	0	0	0
Passivos não correntes detidos para venda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total do passivo	441.406.102	372.290.759	449.487.459	464.634.298	28.196.600	33.421.847	33.979.739	36.214.947	34.772.974	36.404.037
Total do capital próprio e do passivo	109.664.694	118.626.799	130.008.369	150.680.823	151.809.813	158.127.102	159.521.231	170.882.998	179.806.303	190.604.427

STCP, S.A. - Instrumentos Previsionais de Gestão 2021

7.4 Demonstração das alterações do Capital Próprio (em 31 de dezembro)

Demonstração da estimativa realização das alterações no capital próprio em 31 de dezembro de 2020 (montantes expressos em euros)

Descrição	Capital subscrito	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	TOTAL
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO DE 2020	306 463 440	74 907	25 728	-669 742 966	35 732 738	11 130 394	-3 162 821	-319 479 090
ALTERAÇÕES NO PERÍODO								
Primeira adopção de novo referencial contabilístico								
Alterações de políticas contabilísticas								
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras				951 027	-951 027			-696 133
Realização de excedentes de revalorização				-213 981	213 981			3 082 944
Excedentes de revalorização				-3 937 843				2 391 822
Ajustamentos por impostos diferidos				-3 190 796	-737 046			-12 483 327
Outras alterações reconhecidas no capital próprio								-10 091 505
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO								
RESULTADO INTEGRAL								
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO								
Realizações de capital	15 617 120							15 617 120
Realizações de prémios de emissão								
Distribuições								
Entradas para cobertura de perdas								
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO DE 2020	322 080 560	74 907	25 728	-672 933 762	34 995 192	10 287 227	-12 483 327	-313 953 475

Demonstração previsional das alterações no capital próprio em 31 de dezembro de 2021 (montantes expressos em euros)

Descrição	Capital subscrito	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	TOTAL
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO DE 2021	322 080 560	74 907	25 728	-672 933 762	34 995 192	14 287 227	-12 483 327	-313 953 475
ALTERAÇÕES NO PERÍODO								
Primeira adopção de novo referencial contabilístico								
Alterações de políticas contabilísticas								
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras				442 950	-442 950			-4 499 833
Realização de excedentes de revalorização				99 664	99 664			24 062 980
Excedentes de revalorização				-12 483 327				12 483 327
Ajustamentos por impostos diferidos				-12 140 041	-343 286			19 563 147
Outras alterações reconhecidas no capital próprio								6 816 276
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO								
RESULTADO INTEGRAL								
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO								
Realizações de capital								10 290 603
Transmissão da dívida financeira e encargos (*)				361 750 411				381 750 411
Transmissão das responsabilidades por complementos de penões de reforma				267 060				287 060
Prestações vencidas por liquidação de "swap"				39 880 900				39 880 900
Transmissão da responsabilidade por "swap"				1 713 532				1 713 532
Transferência de imóveis registados em Propriedades de investimentos				-1 389 800				-1 389 800
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO DE 2021	322 080 560	74 907	25 728	-662 831 700	34 651 906	33 850 374	6 816 276	194 668 051

(*) Inclui dívidas à DGTIF e empréstimo por obrigações.



8. Principais riscos da execução da proposta de orçamento

Elencam-se os principais riscos que poderão dificultar a execução da proposta de orçamento 2021-2024 da STCP:

– Epidemia COVID 19

Risco:

- Prolongamento da epidemia com novos estados de emergência e confinamento, o que leva a redução da procura de transporte público e consequente a redução da receita;
- Aumento dos gastos excecionais com materiais de proteção e segurança, limpeza de instalações e viaturas, informação ao público, comunicações, entre outros e a sua prorrogação para além de 2021;
- Eventual redução nas outras receitas, nomeadamente de publicidade, de alugueres de viaturas, do Museu do Carro Elétrico e de eventos ocasionais pelo impedimento ou condicionamento da sua realização.

– Procura

Foram consideradas as seguintes taxas de crescimento anuais para a procura de autocarro

21/20	+ 5%
22/21	+ 40%
23/22	+ 5%
24/23	+ 1%

Risco: um menor crescimento da procura face ao previsto no orçamento poderá implicar uma redução na receita de serviço de transporte e consequentemente, agravar os resultados previstos.

– Tarifário

No orçamento foram assumidas **taxas de compensação do tarifário social andante**, constantes ao longo do tempo e iguais às dos últimos anos e comparticipação do tarifário PART

Risco: redução das taxas de compensação afetas aos títulos de transporte, com consequente redução da receita.

Taxas de **aumento tarifário** assumidas no orçamento 2021-2024

21/20	0%
22/21	0,4%
23/22	1,1%
24/23	1,2%

Riscos:

- Não haver autorização para aumentos de tarifas em janeiro de cada ano e/ou as taxas autorizadas para aumentos tarifários serem inferiores às consideradas.

– **Não cumprimento da oferta planeada**

O aumento do **absentismo**, que incluem as greves e as baixas por doença, poderá afetar a disponibilidade de recursos humanos.

O aumento na **taxa de imobilização** da frota de autocarros poderá afetar a disponibilidade de recursos materiais.

Risco: não cumprimento da oferta, com impacto na procura e, conseqüentemente na receita, decorrente da degradação do cumprimento do serviço.

– **Não autorização para reforço de recursos humanos**

A não autorização e/ou autorização tardia para a contratação de recursos humanos por substituição e/ou reforço, afetarão a disponibilidade de recursos humanos.

Risco: impacto no cumprimento da oferta e na degradação do cumprimento do serviço, com conseqüências na procura e redução de receita.

– **Variação Preço Gasóleo**

No orçamento 2021-2024 foram consideradas as seguintes atualizações no preço do gasóleo:

2021	Preço médio litro 94,5 cêntimo € (+7,1% que em 2020)
2022	Preço médio litro 95,6 cêntimo € (+1,1% que em 2021)
2023	Preço médio litro 96,7 cêntimo € (+1,2% que em 2022)
2024	Preço médio litro 97,9 cêntimo € (+1,2% que em 2023)

Riscos: agravamento de preços de gasóleo superior ao considerado no orçamento. Poderá ainda haver o risco de alteração de taxas de impostos associados ao preço do gasóleo.

– **Variação Preço Gás Natural**

No orçamento 2021-2024 foram consideradas as seguintes atualizações no preço do gás natural:

2021	Preço médio m ³ gás 28,4 cêntimo € (+73,5% que em 2020)
2022	Preço médio m ³ gás 28,7 cêntimo € (+1,1% que em 2021)
2023	Preço médio m ³ gás 29,0 cêntimo € (+1,2% que em 2022)
2024	Preço médio m ³ gás 29,4 cêntimo € (+1,2% que em 2023)

Riscos: agravamento dos preços de gás superior ao considerado no orçamento. Alteração de impostos associados.

– **Variação Preço Eletricidade**

No orçamento 2021-2024 foram consideradas as seguintes atualizações no preço do kwh da eletricidade:

2021	Preço médio kwh 12,6 cêntimo € (+8,4% que em 2020)
2022	Preço médio kwh 12,7 cêntimo € (+0,8% que em 2021)
2023	Preço médio kwh 12,9 cêntimo € (+1,1% que em 2022)
2024	Preço médio kwh 13,0 cêntimo € (+1,2% que em 2023)

6 ✓ 4

Riscos: agravamento dos preços superior ao considerado no orçamento.
Alteração de impostos associados.

– **Frota de autocarros: quilómetro e consumos por série**

No orçamento 2021-2024 foram assumidos consumos médios por série de viaturas.

Risco: se não for cumprido o plano de quilómetros por séries e/ou o consumo médio subir, os gastos com os combustíveis poderão aumentar.

– **Contrato de Serviço Público e Compensações Tarifárias Andante e PART**

Risco: Atraso nos prazos de pagamento face ao definido nos contratos, com implicações na receita e/ou na tesouraria da empresa.

Porto, 17 de março de 2021

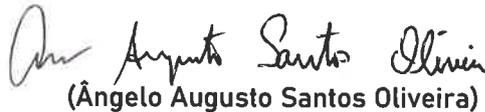
O Conselho de Administração

Presidente executivo:



(Manuel Tomás Cortez Rodrigues Queiró)

Vogais executivos:



(Ângelo Augusto Santos Oliveira)

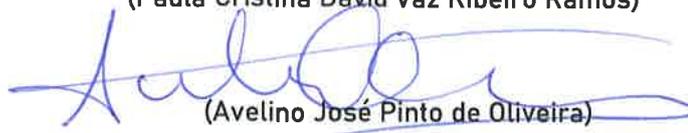


(Isabel Maria de Oliveira Botelho Moniz da Cruz Vilaça)



Vogais não executivos:

(Paula Cristina David Vaz Ribeiro Ramos)



(Avelino José Pinto de Oliveira)

ANEXOS

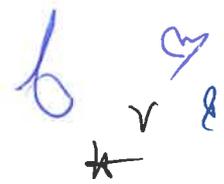
Anexo 1. Despacho nº 395/2020-SET, de 27.07.2020

Anexo 2. Despacho nº 658/2020-SET, de 27.10.2020, que aprova o Plano de Atividades e Orçamento de 2020.

Anexo 3. Termo de Aceitação POSEUR

Anexo 4. Fichas de Projeto da Nova Bihética e do Novo SAEi

Anexo 5. Parecer do Órgão de Fiscalização



DESPACHO Nº 395/2020 – SET

Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2021, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do SEE

1. Pressupostos macroeconómicos de referência

O cenário macroeconómico a ser considerado na elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão (“IPG”) é o seguinte:

	2020	2021	2022
PIB e componentes da Despesa (em termos reais)			
PIB	-6,9	4,3	3,8
Consumo Privado	-4,3	3,8	3,0
Consumo Público	3,1	-0,8	0,8
Investimento	-12,2	6,1	4,5
Exportações de Bens e Serviços	-15,4	8,4	11,2
Importações de Bens e Serviços	-11,4	7,0	8,5
Evolução dos Preços			
IPC	-0,2	0,4	1,1

Fontes: Orçamento Suplementar 2020 e Banco de Portugal - Boletim Económico de junho.

2. Orientações financeiras para o triénio 2021-2023 – Plano de Atividades e Orçamento anual e plurianual

O ano de 2020 é, para a generalidade das empresas do SEE, um ano atípico, fruto da situação conjuntural determinada pela pandemia provocada pelo vírus SARS-Cov-2. Assim, o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos planos anual e plurianual é, não o ano de 2020, mas sim o ano de 2019. É face a ele que se deve perspetivar a atividade das empresas e fundamentar os aumentos ou decréscimos dos respetivos orçamentos, obviamente referindo o ano de 2020 nos casos em que tal é necessário para explicar trajetórias ou variáveis. E é neste contexto, de recuperação de uma trajetória de crescente contributo do Setor Empresarial do Estado (“SEE”) para a solidez das finanças públicas, que deve ser projetada a atividade das empresas do Estado.



Assim, os cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2021) como no plano plurianual (triénio):

- i) Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável ao longo do triénio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à soma da taxa de crescimento real do consumo privado ou do PIB (consoante for mais indicado) referente ao ano de 2019 no Plano de Atividades e Orçamento (“PAO”) anual (para 2021) ou ao ano anterior nos restantes anos, com a inflação esperada acrescida de 1 ponto percentual;
- ii) Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual (em 2021 face a 2019, sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio) inferior à do volume de negócios;
- iii) O aumento da despesa de pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo, não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulação coletiva do trabalho ou regulamentos internos, exceto se houver redução no mesmo montante dos fornecimentos e serviços externos;
- iv) Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios;
- v) O resultado operacional (medido pelo EBIT), líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor deve melhorar em 2021 face a 2019 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;
- vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais.

Deve ser dado particular rigor ao exercício de planeamento e elaboração dos IPG, particularmente para o ano de 2021. Neste sentido:

- Quaisquer aumentos das despesas em ii), iii) ou iv) em excesso das taxas referidas devem ser excecionais e justificados com rigor, suportados no aumento de atividade ou na evolução do mercado alvo. Tais aumentos deverão ser pontuais, no sentido em que mesmo que propostos para um dado ano, não devem impedir o cumprimento dos princípios respetivos no triénio, e carecem de ser autorizados expressamente na aprovação do PAO para 2021-2023;
- A não verificação de v) e vi) na proposta de PAO para 2021 carece de ser expressamente autorizada na aprovação do PAO para 2021, sem prejuízo da sua verificação no triénio.

As empresas públicas cujo PAO plurianual não preveja uma melhoria do desempenho financeiro no triénio, avaliado pelos indicadores ii) a vi), deverão fundamentar porque não o conseguem, indicando as razões que o determinam e a estratégia de correção a médio prazo desta situação.



O incumprimento destas orientações, e o não respeito pelos limites de despesa daqui resultantes ou autorizados em PAO aprovado, implicam para os membros do Conselho de Administração a perda total ou parcial da remuneração variável referente a esse ano ou triénio, nos termos que vierem a ser estabelecidos nos Decretos-Leis de Execução Orçamental, independentemente do que constar nos respetivos contratos de gestão.

3. Princípios gerais para elaboração dos IPG – PAO anual

A proposta de PAO e respetivas projeções financeiras devem respeitar a legislação e as orientações vigentes para o SEE. A proposta de PAO deve visar, nomeadamente:

- i) A maximização das receitas mercantis;
- ii) A implementação de políticas de redução de custos;
- iii) A redução do volume dos “pagamentos em atraso” (*arrears*);
- iv) A minimização do endividamento e dos encargos financeiros associados;
- v) A racionalização e o ajustamento do quadro de pessoal, adequando-o às efetivas necessidades de uma organização eficiente.

Na elaboração da proposta de PAO para 2021 devem ainda ser identificados e quantificados:

- i) os objetivos setoriais, com os correspondentes indicadores operacionais que melhor permitam caracterizá-los e avaliar do seu impacto económico e social, e os indicadores financeiros adequados ao acompanhamento e avaliação da proposta de PAO;
- ii) os gastos e os réditos associados às novas atividades a desenvolver e os indicadores de execução material e financeira que permitam aferir a respetiva viabilidade económica e financeira e a sua sustentabilidade;
- iii) Os eventos sem repetição que traduzam impactos financeiros de elevada materialidade, com a respetiva caracterização e estimativa das implicações financeiras em 2021 e, eventualmente, em 2022;
- iv) o conjunto de gastos, projetos e investimentos que sejam financiados através de fundos comunitários, com o respetivo planeamento e calendarização.
- v) os impactos económicos e financeiros do surto pandémico do vírus SARS-Cov-2, quer os estimados para 2020, quer os que possam ainda prever-se para 2021;

Nos casos em que as empresas apresentem proposta de PAO com um valor negativo para o resultado operacional (EBIT), excluindo variações de justo valor, provisões e imparidades, deverá constar em anexo à proposta a estratégia da empresa para repor a sua viabilidade económica e financeira a curto e médio prazo.



3.1 Princípios Financeiros - Referência para 2021

A proposta de PAO anual e plurianual deve contemplar medidas de otimização de desempenho, visando maximizar o resultado operacional, tendo em conta as seguintes referências:

Eficiência Operacional Garantir em 2021 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios seja igual ou inferior ao verificado em 2019. No cálculo deste rácio poderão ser excluídas as receitas e as despesas justificadamente relacionadas com a pandemia provocada pelo vírus SARS-Cov-2, se as houver.

Caso a empresa entenda que o volume de negócios não se revele adequado para aferir o nível de atividade ou em que o rácio seja afetado por fatores ocasionais com impacto orçamental significativo, pelo cumprimento de imposições legais ou por requisitos de segurança da respetiva atividade operacional, pode propor outro indicador para aferir a eficiência operacional em 2021, o qual deve ser mantido, pelo menos, nos exercícios de 2022 e 2023 sempre que os fatores que originam a alteração do rácio se mantenham para além de 2021.

Caso a empresa tenha sido já autorizada a utilizar outro indicador para medir a eficiência operacional, os despachos dos membros do Governo que procederam a essa autorização devem acompanhar a proposta de PAO para 2021. Nestes casos, deve ser evidenciada a evolução favorável do indicador autorizado.

PRC Em 2021, devem ser iguais ou inferiores ao valor mais alto entre os montantes estimados para 2020 ou os executados em 2019, no caso dos seguintes gastos:

- a) Com pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo;
- b) Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel¹; e
- c) Conjunto dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.

O acréscimo destes gastos (encargos com pessoal, o conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel, bem como os relativos à contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria) apenas pode ocorrer em situações excecionais e devidamente fundamentadas, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças, em sede de aprovação da proposta de Plano de Atividades e Orçamento da empresa.

¹ Os gastos com viaturas incluem: rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustível e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.



De forma a proceder ao apuramento do cumprimento destas orientações deverá ser preenchido o quadro *infra*. Na eventualidade de ter sido autorizada a utilização de outro indicador para medir a eficiência operacional, deverá ser apresentado um quadro suporte do respetivo apuramento e evolução.

Unidade: €

PRC – Plano de Redução de Custos	Previsão	Estimativa	Execução	Var. 2021/ 2019	
	2021	2020	2019	Valor	%
(1) CMVMC					
(2) FSE					
(3) Gastos com o pessoal					
(4) Gastos Operacionais (GO) = (1) + (2) + (3)					
(5) Volume de Negócios (VN)					
Subsídios à exploração					
Indemnizações Compensatórias					
(6) GO/VN = (4)/(5)					
(7) Deslocações e alojamento (valor)					
(8) Ajudas de custo (valor)					
(9) Gastos com a frota automóvel (a) (valor)					
(7) + (8) + (9)					
(10) Gastos com contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria (valor)					

(a) Os gastos associados à frota deverão incluir: rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustível e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.

As empresas do SEE apenas podem adquirir ou locar veículos para a frota operacional que se mostrem imprescindíveis à atividade da empresa, desde que seja demonstrada a respetiva imprescindibilidade e que a aquisição ou a locação seja expressamente autorizada no âmbito da aprovação do PAO.

Os despachos dos membros do Governo que autorizaram a dispensa de cumprimento dos princípios aplicáveis em 2020 devem acompanhar a proposta de IPG 2021. Todos os pedidos de dispensa do cumprimento dos princípios Financeiros de Referência para 2021 e respetiva fundamentação, e



eventuais despachos proferidos pelos membros do Governo (se aplicável/disponível), que relevem para este exercício, devem integrar a proposta de IPG 2021.

3.2 Recursos Humanos

Durante o ano de 2021, as empresas do SEE devem adequar os seus quadros de pessoal às necessidades de uma organização eficiente, só podendo ocorrer aumento do número de trabalhadores desde que expressamente autorizado no ato de aprovação do PAO.

Assim, o recrutamento deve ser devidamente fundamentado, sempre que possível em análise custo-benefício integrada na proposta de PAO, tendo em vista que no momento do recrutamento estejam reunidos os seguintes requisitos:

- i) Os encargos decorrentes do recrutamento estejam incluídos no PAO aprovado, para o que a proposta de PAO deve evidenciar o impacto no ano da contratação e em cada ano do triénio, com identificação do montante de remunerações dos trabalhadores a contratar, tendo por referência a base da carreira profissional prevista em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho ou em regulamento interno, quando existam;
- ii) O recrutamento seja considerado imprescindível;
- iii) Seja impossível satisfazer as necessidades por recurso a pessoal que se encontre em situação de valorização profissional ou ao abrigo de outros instrumentos de mobilidade; e
- iv) Cumprimento, atempado e integral, dos deveres de informação previstos na Lei n.º 57/2011, de 28 de novembro, na sua atual redação.

De forma a proceder ao apuramento do cumprimento destas orientações deverá ser indicada a evolução do número de recursos humanos e dos gastos com pessoal para o período 2019 (execução), 2020 (estimativa) e 2021 (previsão), desagregados por: (a) órgãos sociais, (b) dirigentes e (c) restantes trabalhadores, conforme o quadro *infra*.

Os despachos dos membros do Governo que autorizaram a exceção ao cumprimento dos princípios respeitantes à gestão dos Recursos Humanos aplicáveis em 2020 devem acompanhar a proposta de IPG 2021.

Todos os pedidos de dispensa do cumprimento dos princípios de Recursos Humanos de referência para 2021, e respetivos despachos proferidos pelos membros do Governo (se aplicável/disponível), que relevem para este exercício, devem acompanhar a proposta de IPG para 2021.



Unidade: €

RH	Previsão	Estimativa	Execução	Var. 2021/ 2019		Var. 2021/ 2020	
	2021	2020	2019	Valor	%	Valor	%
Gastos totais com pessoal (1) = (a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)	0	0	0				
(a) Gastos com Órgãos Sociais							
(b) Gastos com Cargos de Direção							
(c) Remunerações do pessoal							
(i) Vencimento base + Subs. Férias + Subs. Natal							
(ii) Outros Subsídios							
(iii) Valorizações Remuneratórias							
(d) Benefícios pós-emprego							
(e) Ajudas de Custo							
(f) Restantes Encargos							
(g) Rescisões / Indemnizações							
Gastos Totais com pessoal (2) = (1) sem o impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)							
Designação							
Nº Total RH (O.S. + Cargos de Direção + Trabalhadores)							
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)							
Nº Cargos de Direção sem O.S. (número)							
Trabalhadores sem O.S. e sem Cargos de Direção (número)							
Gastos com Dirigentes/Gastos com o Pessoal [(b)/((1)-(g))]							



Quando seja o caso, a linha “(3) Gastos com o pessoal” deverá ser desagregada por situações correspondentes a eventuais propostas de contratação, designadamente quando delas resulte um aumento do número de trabalhadores.

3.3 Endividamento

Os instrumentos previsionais para 2021 devem refletir uma política de limitação do crescimento do endividamento das empresas públicas. O endividamento tem também subjacente os aumentos de capital previstos por conversão de créditos em capital ou para cobertura do serviço da dívida.

O crescimento do endividamento das empresas públicas fica limitado a 2%, considerando o financiamento remunerado corrigido pelo capital social realizado e excluindo novos investimentos com expressão material. Para este fim, são novos investimentos com expressão material os que não figuram no plano de investimentos do ano anterior e cuja despesa prevista para qualquer ano do triénio seja igual ou superior a 10 milhões de euros ou a 10% do orçamento da empresa em qualquer ano.

Para aferição da variação do endividamento é aplicada a seguinte fórmula:

$$\Delta \text{Endividamento} = \frac{(FR_t - FR_{t-1}) + (Capital_t - Capital_{t-1}) - \text{Novos Investimentos}_t}{FR_{t-1} + Capital_{t-1}}$$

em que:

FR – Financiamento remunerado;

Capital – Capital Social ou Capital Estatutário realizado;

Novos Investimentos – Novos investimentos com expressão material.

3.4 Plano de Investimentos Anual e Plurianual

Os investimentos, anuais e plurianuais devem ter cobertura financeira garantida e serem suportados em análise custo-benefício que comprove a sua necessidade social e/ou a sua rentabilidade. Os investimentos devem refletir uma estratégia concertada de sustentabilidade nos domínios económico, social e ambiental.

Os projetos de investimento cujo financiamento implique o recurso a endividamento remunerado devem respeitar as orientações vigentes e ter como suporte medidas que minimizem os riscos e os custos para a empresa. As medidas de racionalização do investimento em empresas públicas subsidiárias e no património imobiliário devem também ser incluídas neste plano.

O Plano de Investimentos apresentado deve identificar o montante global de cada projeto e quantificar as fontes de financiamento por projeto e por ano, para os anos de 2021, 2022 e 2023, bem como, o valor remanescente de investimento a realizar (pós 2023), também desagregado por fonte de financiamento.



No caso de projetos de investimento em curso, deve ser indicado o respetivo grau de execução física e financeira e a estimativa de execução em 2020, bem como o valor despendido até 2019, inclusive, desagregado por fonte de financiamento.

O grau de prioridade de cada projeto de investimento e o enquadramento nos objetivos fixados para a empresa devem ser explicitados de forma clara.

Os novos investimentos com expressão material propostos pela empresa devem incluir o seguinte, para o horizonte temporal adequado, mas nunca inferior a três anos:

- i) A memória descritiva;
- ii) Programação anual material do investimento, incluindo indicadores físicos que permitam monitorizar a sua execução;
- iii) O Plano financeiro plurianual, que inclua o conjunto dos gastos e réditos previstos, garantindo a sua sustentabilidade, e a indicação, para cada ano, das fontes de financiamento durante o período de programação;
- iv) Os objetivos a atingir, de forma calendarizada, incluindo indicadores que permitam aferir *ex ante* e verificar *ex post* a viabilidade económico-financeira dos investimentos propostos (designadamente, ROI, TIR, VAL e/ou Período de Recuperação do Investimento);
- v) Os indicadores financeiros que permitam o acompanhamento e monitorização da implementação destes investimentos, articulados com os indicadores físicos.

Sempre que a viabilidade económica e financeira do investimento não estiver verificada, deve ser fundamentada a imprescindibilidade do mesmo e, em particular, explicitado, fundamentando, se se trata de um bem público ou externalidade, ou se se destina à produção de um bem ou serviço público com significativas externalidades.

4. Plano de Reestruturação e Plano de Liquidação

As empresas em reestruturação que não têm Plano de Reestruturação aprovado devem diligenciar no sentido de submeter um Plano de Reestruturação, onde devem ser indicadas as medidas a adotar num horizonte temporal de 3 anos, que cumpra as orientações governamentais específicas para a empresa e permita restaurar a sua viabilidade económica e financeira. Este Plano deverá conter, necessariamente:

- i) As atividades a desenvolver, a sua calendarização e programação financeira, bem como os indicadores de atividade necessários para o seu acompanhamento e avaliação;
- ii) As medidas de gestão e desenvolvimento de recursos humanos para recuperação da empresa e consolidação da estrutura de pessoal que dê à empresa eficiência;
- iii) Projeções económico-financeiras e respetivos indicadores que permitam acompanhar, monitorizar e avaliar a performance financeira da empresa, e designadamente, as demonstrações financeiras anuais para o triénio.



O Plano de Reestruturação constitui assim o Plano de Atividades e Orçamento destas empresas, nos termos e para os efeitos do artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro (“RJSPE”).

Às empresas em liquidação ou liquidadoras de património não são aplicáveis as regras relativas: à melhoria do resultado operacional e à viabilidade económica e financeira (ponto 3); à eficiência operacional (ponto 3.1); ao PRC (ponto 3.1), relativas aos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e associados à frota automóvel e aos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria; e ao endividamento (ponto 3.3). No tocante às orientações financeiras para o triénio (ponto 2), só terão que as observar enquanto tal não impedir o cumprimento do Plano de Liquidação.

As empresas em liquidação, em particular, deverão apresentar propostas de PAO que permitam dar pleno cumprimento ao Plano de Liquidação, que compreenderá as ações a tomar para liquidação da empresa, com a respetiva calendarização e programação financeira. O PAO destas empresas reporta-se a um triénio ou a prazo mais curto sempre que a liquidação termine antes do final do triénio, e compreenderá em particular as atividades a desenvolver e os recursos a utilizar, designadamente humanos e financeiros, necessários à boa execução do Plano de Liquidação.

As empresas em liquidação que não tenham Plano de Liquidação aprovado² ou que, tendo-o, o pretendam alterar, deverão apresentar a respetiva proposta de Plano de Liquidação ou de alteração³, em anexo à proposta de PAO, incluindo necessariamente a proposta de recalendarização das ações, acompanhada de memória descritiva que justifique e fundamente quer o incumprimento do plano anterior ou a desadequação deste, quer a nova proposta de plano.

5. Data Limite para Entrega dos IPG

A data limite para entrega dos IPG é o dia 21 de setembro⁴, devendo a proposta de PAO e toda a documentação que a acompanhe ser disponibilizada de forma desmaterializada através da plataforma SIRIEF.

6. Documentação Anexa

Devem estar anexos ou integrar a proposta de PAO os seguintes documentos, sempre que aplicável:

- i) Parecer do Conselho Fiscal (caso exista) e/ou do ROC ou Fiscal Único;
- ii) Eventuais pedidos de dispensa do cumprimento dos princípios enunciados nas presentes Instruções (e os correspondentes despachos dos membros do Governo, se os houver);

³ Também neste caso sem prejuízo do necessário processo de apreciação e aprovação dos planos de liquidação, nos termos e para os efeitos da legislação aplicável.

⁴ Sem prejuízo de, relativamente às EPR, vir a ser definida uma outra data



- iii) Eventuais despachos dos membros do Governo que sejam relevantes para a fundamentação de ações ou medidas que constem da proposta de PAO, *v. g.* de autorização de situações de exceção ou de recrutamento;
- iv) Demonstrações financeiras previsionais, detalhadas, com a indicação por trimestre em relação à previsão para 2021:
- v) Balanço previsional;
- vi) Demonstração de resultados por natureza;
- vii) Demonstração dos fluxos de caixa previsional⁵.
- viii) Plano de Redução de Custos detalhado por trimestres em relação à previsão para 2021;
- ix) Plano de Investimentos quantificado e detalhado, com as respetivas fontes de financiamento por projeto e por ano. No caso de projetos de investimento em curso deverá ser indicada a respetiva execução física e financeira acumulada em 2019 e para o horizonte temporal 2020 (estimativa) e 2021 a 2023, e o valor remanescente de investimento a realizar, desagregados por fonte de financiamento.
- x) Memória descritiva de cada um dos novos investimentos com expressão material propostos, com a identificação do conjunto dos gastos e réditos previstos, desagregados por ano e por fonte de financiamento, os objetivos a atingir e os indicadores económico-financeiros (designadamente, ROI, TIR, VAL e/ou Período de Recuperação do Investimento) e a programação material e financeira;
- xi) Plano de Restruturação, Plano de Liquidação ou alteração ao Plano de Liquidação.

O Secretário de Estado do Tesouro

**Miguel Jorge
de Campos
Cruz**

Assinado de forma
digital por Miguel
Jorge de Campos
Cruz
Dados: 2020.07.27
21:28:54 +01'00'

Miguel Cruz

⁵ Do qual devem constar notas explicativas dos fluxos projetados.



**REPÚBLICA
PORTUGUESA**

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DO TESOURO

Concordo e aprovo o PAO para 2020 da STCP,
nos termos propostos.

Remeta-se à STCP, para os devidos efeitos.
Dê-se conhecimento a S.Exa. o SET e à SG do MAAC.

Secretário de Estado da Mobilidade

Eduardo Nuno Rodrigues e Pinheiro
Assinado de forma digital por
Eduardo Nuno Rodrigues e Pinheiro
Data: 2020.10.30 16:34:21 Z

Eduardo Pinheiro
30-10-2020

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Secretário de Estado da Mobilidade
Dr. João Fernandes
Rua do Século, n.º 51 3.º
1200-433 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		N.º: 2534/2020 ENT.:3174 de 27-10-2020 PROC. N.º: 22.272/2020	27-10-2020

ASSUNTO: Plano de Atividades e Orçamento para 2020 (SiRIEF, 2020-10-15) da
Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.

Encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro de remeter a V. Exa. cópia do Relatório de Análise n.º 253/2020, de 26 de outubro, da UTAM - Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial, bem como cópia do Despacho N.º 658/2020 - SET, de 27 de outubro, que recalculou sobre o mesmo.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,

Maria Amália Almeida

Maria Amália Almeida

RS



DESPACHO N.º 658/2020 - SET

Aprovo o Relatório da UTAM pelo que, nos termos propostos no ponto B. do mesmo, autorizo:

- i) A contratação de 50 trabalhadores, ficando o número total de colaboradores limitado a 1.364;
- ii) Aumento, face ao registado em 2019, dos gastos com pessoal, em 952.200 €, ficando os gastos nesta rubrica limitados, em 2020, a 32.574 milhares €, não podendo esta rubrica ser usada como contrapartida para reforço de outras;
- iii) Aumento, face ao registado em 2019, dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria em 88.700 €, ficando este conjunto de gastos limitado, em 2020, a 275,4 milhares €, não podendo esta rubrica ser usada como contrapartida para reforço de outras.

Autorizo, ainda, excecionalmente:

- a) O recurso a financiamento adicional no montante de 500.969,17€, a afetar exclusivamente ao pagamento dos encargos assumidos pela empresa no âmbito do investimento na obra de construção do posto de gás natural liquefeito na estação de recolha da Via Norte, e cujo financiamento foi objeto de correção conforme determinado pelo POSEUR.
Esta autorização não obsta à sua apreciação, quanto aos procedimentos seguidos pela empresa que justificam aquela correção, no contexto da avaliação do desempenho do órgão de administração da sociedade previsto no RJSPE.
- b) A alteração do valor do investimento, em 1,585 milhões € (a que acresce IVA à taxa legal), relativo às Obras de Manutenção e Requalificação das Estações de Recolha de Francos e da Via Norte, fixando-se como valor máximo do mesmo, o montante de 6,485 milhões €.



**REPÚBLICA
PORTUGUESA**

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DO TESOURO

Tendo em atenção que a presente proposta de PAO para 2020 contempla dotações de capital no montante global de 29.328.000€, dos quais, 13.531.150€ para financiar investimentos inscritos na Portaria n.º 761/2019, de 29 de outubro, deduzidos dos cofinanciamentos POSEUR e do autofinanciamento, e 15.796.520€ a título de compensação pelos impactos negativos da epidemia por Sars-Cov-2, importa que a empresa fundamente as estimativas de receita subjacentes ao cálculo daquela compensação, a qual será objeto de reavaliação aquando da análise do novo pedido de dotação de capital pela STCP.

Ressalve-se ainda que, do total do Plano de Investimentos para os anos 2020 e 2021, os investimentos no valor de 16.787.000€ respeitantes àqueles que a empresa considera decorrentes das suas obrigações de serviço público, e ainda não autorizados, deverão ser decididos pelos novos acionistas, considerando o prazo previsível para a produção de efeitos da Intermunicipalização da STCP, a 31/01/2021.

Remeta-se ao Senhor Secretário de Estado da Mobilidade.

Dê-se conhecimento à DGTF e à UTAM.

Lisboa, 27 de outubro de 2020

O Secretário de Estado do Tesouro

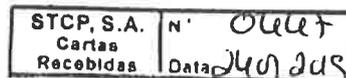
**Miguel
Jorge de
Campos
Cruz**

Assinado de forma
digital por Miguel
Jorge de Campos
Cruz
Dados: 2020.10.27
10:02:26 Z

Miguel Cruz



2014
20



Exmo. Senhor
Paulo de Azevedo Pereira da Silva
Presidente do Conselho de Administração da Sociedade
de Transportes Coletivos do Porto, SA
Av. Fernão de Magalhães, N.º 1862 - 13º Piso
4350-158 Porto

Entidade beneficiária:	500246467, SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO S.A.
Nº da Candidatura (Código Universal):	POSEUR-01-1407-FC-000039
Título da operação	Nova frota descarbonizada da STCP
Tipologia de intervenção	07-Eficiência energética nos transportes públicos
Concurso (Aviso):	POSEUR-07-2018-10
Data de submissão da candidatura:	26-10-2018
Data de início da operação:	01-08-2019
	Data de fim da operação: 28-02-2022

Assunto: Notificação da decisão de aprovação da candidatura n.º POSEUR-01-1407-FC-000039

Na sequência da deliberação da comissão diretiva do Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos fica(m) V. Exa(s) notificado(s) de que foi aprovada a candidatura identificada em epígrafe, nos termos constantes da decisão de aprovação de 17/01/2019, adotada no uso da competência que lhe é atribuída pela alínea c) do n.º 1 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 137/2014, de 12 de setembro, em conjugação com o n.º 1 do Mapa IV do Anexo I da Resolução do Conselho de Ministros n.º 73-B/2014, de 16 de dezembro, na sua atual redação, que junto se envia acompanhada do respetivo termo de aceitação.

De acordo com as disposições articuladas dos números 1 e 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, a aceitação do apoio é feita mediante devolução do Termo de Aceitação, devidamente assinado e autenticado por quem disponha de poderes para o ato, no prazo máximo de 30 dias úteis contados a partir da data da presente notificação, salvo motivo justificado, não imputável ao beneficiário e aceite pela autoridade de gestão, sob pena de caducidade da decisão de aprovação. Salienta-se que uma cópia do Termo de Aceitação deve ser arquivada no processo da presente candidatura.

Mais se solicita o envio, com a devolução do Termo de Aceitação, de comprovativo de titularidade da conta bancária indicada para os pagamentos dos apoios financeiros concedidos.

Com os melhores cumprimentos,

A Presidente da Comissão Diretiva,

(Helena Pinheiro de Azevedo)

Anexos:

- Decisão de aprovação da candidatura proferida pela Comissão Diretiva da Autoridade de Gestão do Programa Operacional;
- Termo de Aceitação;
- Norma de Gestão n.º1

79
 D

Identificação

Entidade beneficiária:	500246467, SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO S.A.		
N.º da Candidatura (Código Universal):	POSEUR-01-1407-FC-000039		
Título da operação	Nova frota descarbonizada da STCP		
Tipologia de Intervenção	07-Eficiência energética nos transportes públicos		
Concurso (Aviso):	POSEUR-07-2018-10		
Data de submissão da candidatura:	26-10-2018		
Data de início da operação:	01-08-2019	Data de fim da operação:	28-02-2022
Data de aprovação da operação:	17-01-2019		

Termo de Aceitação

- 1) Nos termos do n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 215/2015, de 6 de outubro, declara-se que se tomou conhecimento, e é aceite nos seus precisos termos, a decisão de aprovação da Comissão Diretiva do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, de 17/01/2019, e dos respetivos quadros anexos, referentes aos compromissos e resultados físicos e financeiros, relativa à concessão de uma comparticipação financeira do Fundo de Coesão à operação com o código POSEUR-01-1407-FC-000039, designada por "Nova frota descarbonizada da STCP", apresentada pela SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO S.A., nos termos do Aviso de Abertura de Candidatura n.º POSEUR-07-2018-10-Promoção da eficiência energética nos transportes urbanos públicos coletivos de passageiros incumbidos de missões de serviço público-2.ºAviso, a qual é parte integrante do presente Termo de Aceitação, obrigando-se o beneficiário ao seu integral cumprimento, sob pena de redução ou revogação do financiamento da operação, nos termos do artigo 23.º do citado Decreto-Lei n.º 159/2014, ou suspensão de pagamentos, prevista no n.º 10 do artigo 25.º mesmo diploma;
- 2) Declara-se que se assume o compromisso de respeitar todas disposições legislativas e regulamentares aplicáveis à candidatura, em especial as previstas nas alíneas a) a k) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, bem como as decorrentes da regulamentação específica do domínio Sustentabilidade e Eficiência no Usos de Recursos, publicada pela Portaria n.º 57-B/2015, de 27 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.º 404-A/2015, de 18 de novembro, n.º 238/2016 de 31 de agosto, n.º 124/2017 de 27 de março, n.º 260/2017 de 23 de agosto e n.º 325/2017 de 27 de outubro e do Aviso de Abertura de Candidatura n. POSEUR-07-2018-10-Promoção da eficiência energética nos transportes urbanos públicos coletivos de passageiros incumbidos de missões de serviço público-2.ºAviso, ao abrigo do qual a candidatura foi apresentada;
- 3) Mais se declara que:
 - a) Se tem perfeito conhecimento da obrigação de executar a operação nos termos e condições constantes da decisão de aprovação da Comissão Diretiva do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, de 17/01/2019, e dos respetivos quadros anexos, relativos aos compromissos e resultados físicos e financeiros;
 - b) Se tem perfeito conhecimento da obrigação de manter as condições legais necessárias ao exercício da atividade;
 - c) Se tem perfeito conhecimento da obrigatoriedade de possuir um sistema de contabilidade organizada ou simplificada, assegurando a utilização de um sistema de contabilidade separado ou uma codificação contabilística adequada de todas as transações relacionadas com uma operação;
 - d) Se tem perfeito conhecimento da obrigação de adotar comportamentos que respeitem os princípios da transparência, da concorrência e da boa gestão dos dinheiros públicos, de modo a prevenir situações suscetíveis de configurar conflito de interesses, designadamente nas relações estabelecidas com os fornecedores ou prestadores de serviços;
 - e) Se assegura o fornecimento dos elementos necessários às atividades de monitorização e avaliação das operações, no quadro da implementação dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) e respetivo reporte à Comissão Europeia, obrigando-se designadamente à recolha de indicadores de realização e de resultado comuns e dos fixados nos termos da decisão de aprovação, bem como a participação em processos de inquirição relacionados com as mesmas, em cumprimento da alínea j) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
 - f) Se aceita os montantes de financiamento atribuídos à presente candidatura nos termos que vêm expressos nos elementos da decisão de aprovação anexos ao presente documento, bem como se compromete à consecução

dos objetivos a atingir através da realização da operação apoiada, observando para o efeito o cumprimento dos valores fixados a título de consecução de resultados de operação, constantes dos referidos elementos;

- g) Se tem perfeito conhecimento das obrigações decorrentes do recebimento indevido de verbas, designadamente quanto aos prazos para efetuar as restituições à Agência de Desenvolvimento e Coesão, I.P. e ao pagamento, em caso de incumprimento, de juros de mora, nos termos previstos no n.º 3 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- h) Se tem perfeito conhecimento da necessidade de conservar e manter à disposição das autoridades comunitárias e nacionais, todos os documentos que integram os processos contabilístico e técnico da operação, durante o prazo de três anos, a contar da data do encerramento ou da aceitação da Comissão Europeia sobre a declaração de encerramento do PO, ou pelo prazo fixado na legislação nacional aplicável ou na legislação específica em matéria de auxílios de Estado, se estas fixarem prazo superior, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- i) Se tem perfeito conhecimento da obrigação de proceder à publicitação dos apoios, em conformidade com o disposto na legislação europeia, designadamente o Regulamento de Execução (UE) n.º 821/2014 da Comissão, de 28 de julho de 2014, e nacional, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- j) Se tem perfeito conhecimento da obrigação de permitir o acesso aos locais de realização das operações e àqueles onde se encontrem os elementos e documentos necessários ao acompanhamento e controlo do projeto aprovado, e de que a recusa, por parte das entidades beneficiárias, de submissão ao controlo e auditoria a que estão legalmente sujeitas, constitui fundamento de revogação da decisão de aprovação da candidatura, ainda que em operações cujo saldo tenha sido aprovado, nos termos da alínea h) do n.º 3 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- k) Se tem perfeito conhecimento de que o desrespeito dos normativos aplicáveis, designadamente os que se referem à contratação pública e aos instrumentos financeiros, constitui fundamento de redução proporcional do financiamento, em função da gravidade do incumprimento, nos termos da alínea g) do n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- l) Se tem perfeito conhecimento de que, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro, a não submissão ou a falta de assinatura do presente Termo de Aceitação, no prazo máximo de 30 dias úteis, determina a caducidade da decisão de aprovação da candidatura, salvo quando seja apresentado motivo justificativo aceite pela Autoridade de Gestão;
- m) Se tem perfeito conhecimento de que os pagamentos estão condicionados aos fluxos financeiros comunitários e que nenhum pagamento será efetuado sem prévia comprovação da situação regularizada perante a Administração Fiscal, a Segurança Social, e no âmbito dos FEEI;
- n) Não existem salários em atraso e se assume o compromisso de assegurar o pagamento tempestivo de remunerações a todos os trabalhadores e colaboradores ao longo do projeto cofinanciado;
- o) Se tem perfeito conhecimento de que a condenação em processo-crime, por factos que envolvam disponibilidades financeiras dos FEEI, ou a condenação em processo-crime ou contraordenacional, por violação da legislação sobre o trabalho de menores e discriminação no trabalho e emprego, nomeadamente em função do sexo, da deficiência e da existência de risco agravado de saúde, é inibidora do acesso ao financiamento pelo prazo de 3 anos a contar da data do trânsito em julgado da decisão condenatória, salvo se da sanção aplicada no âmbito desse processo resultar prazo superior, caso em que se aplica este último, nos termos do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- p) Se tem perfeito conhecimento de que a dedução de acusação em processo-crime, por factos que envolvam disponibilidades financeiras dos FEEI, ou a participação criminal, por factos apurados em processo de controlo ou auditoria, condiciona o acesso aos apoios à apresentação de garantia idónea por cada pagamento a efetuar, independentemente da operação a que se reporta, nos termos fixados artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 159/2014, de 27 de outubro;
- q) Se tem perfeito conhecimento de que deve ser mantido o investimento produtivo ou em infraestruturas participado, afeto à respetiva atividade e, quando aplicável, na localização geográfica definida na operação, pelo menos durante cinco anos, caso não esteja previsto prazo superior na legislação europeia aplicável ou nas regras dos auxílios de Estado, em ambos os casos, a contar da data do pagamento final ao beneficiário;

- r) Se tem perfeito conhecimento de que, quando aplicável, não deve, pelo menos durante cinco anos, a contar da data do pagamento final, cessar ou relocalizar a atividade produtiva para fora da zona do Programa Operacional, ou mudar a propriedade de um item de infraestrutura, de modo a conferir a uma entidade pública ou privada uma vantagem indevida, ou alterar substancialmente a operação, de modo a afetar a sua natureza, os seus objetivos ou as condições de realização, comprometendo os seus objetivos originais;
- s) Se tem perfeito conhecimento de que, tratando-se de uma operação que envolva investimentos em infraestruturas ou investimentos produtivos, haverá lugar ao reembolso da contribuição dos FEEI se, no prazo de 10 anos, a contar da data do pagamento final, a atividade produtiva for objeto de deslocalização para fora da União Europeia;
- t) Se tem perfeito conhecimento de que, tratando-se de uma operação que não envolva investimentos em infraestruturas nem investimentos produtivos, haverá lugar ao reembolso da contribuição dos FEEI, quando se verifique a obrigação de manutenção do investimento atentas as regras dos auxílios de Estado, bem como nos casos em que se verifique a cessação ou deslocalização da atividade produtiva, no prazo previsto nas referidas regras dos auxílios de Estado;
- u) Se tem perfeito conhecimento de que a execução da operação deverá ter início no prazo máximo de 180 dias após a assinatura do Termo de Aceitação;
- v) Se tem perfeito conhecimento de que qualquer alteração ou ocorrência que ponha em causa os pressupostos relativos à aprovação da operação deverá ser obrigatoriamente comunicada à Autoridade de Gestão;
- w) Se tem perfeito conhecimento de que, sempre que aplicável, devem ser respeitadas as normas estabelecidas na legislação ambiental e nos programas e planos territoriais vigentes;
- x) Se tem perfeito conhecimento da necessidade de realização de todas as ações previstas no plano de comunicação da operação a desenvolver no decurso da sua implementação e na sua conclusão, que permita a informação e divulgação dos indicadores de resultado da operação junto dos potenciais beneficiários ou utilizadores e do público em geral;
- y) Se tem perfeito conhecimento, sempre que a operação incidir sobre prédio(s) e tiver uma incidência territorial, logo que entre em vigor o diploma que proceda à reforma do modelo de cadastro predial, da necessidade de executar o cadastro predial do(s) mesmo(s) até à data de conclusão da operação;
- z) Se tem perfeito conhecimento, no(s) projeto(s) apoiado(s) no âmbito da eficiência energética ou produção de energia proveniente de fontes renováveis, da necessidade de comunicar anualmente as economias de energia ou energia produzida resultantes do(s) projeto(s) à Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG);
- aa) Se tem perfeito conhecimento da necessidade de apresentação, no prazo de 3 meses, a contar da data de conclusão da operação, do Pedido de Pagamento do Saldo Final da operação, bem como do Relatório Final da operação, que deverá ser acompanhado de fotografias e outros elementos informativos, de natureza qualitativa e quantitativa, que permitam uma adequada avaliação do investimento realizado e dos resultados do mesmo, e a sua comparação com os que foram fixados na decisão de aprovação da operação, o Auto de Receção Provisória e Contas Finais da obra ou documento equivalente, que comprovem a sua conclusão, sempre que aplicável, e os extratos contabilísticos que evidenciem o registo individualizado das despesas totais realizadas e das receitas obtidas no âmbito da operação, nos termos das obrigações contabilísticas a que cada entidade se encontra sujeita;
- bb) Se autoriza a Autoridade de Gestão do Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, a proceder à divulgação dos apoios concedidos à operação, nos termos dos regulamentos aplicáveis;
- cc) Se tem perfeito conhecimento de que, no âmbito das operações apoiadas, ao abrigo do Sistema de Apoio à Investigação Científica e Tecnológica integrado, no domínio temático da Competitividade e Internacionalização, deve ser:
 - (i) Permitida a divulgação, em plataforma de acesso livre, do âmbito e resultados expectáveis do projeto de I&D, assim como de sumários executivos publicáveis, relativos aos relatórios de execução final, sem prejuízo dos requisitos relativos à proteção de propriedade intelectual;
 - (ii) Efetuada a comunicação às Autoridades de Gestão de todas as ações públicas de disseminação de resultados do projeto de I&D, com uma antecedência nunca inferior a 10 dias úteis;
 - (iii) Assegurado o acesso livre e gratuito a todas as publicações científicas (peer-reviewed) geradas no âmbito do projeto de I&D, em condições a definir;

- (iv) Submetido, para efeitos de acompanhamento e avaliação final, relatórios de progresso e um relatório final.
- dd) Se tem perfeito conhecimento de que, no âmbito das operações apoiadas, ao abrigo do Sistema de Apoio a Ações Coletivas, integrado no domínio temático da Competitividade e Internacionalização, deve ser:
- (i) Permitida a divulgação, em plataforma de acesso livre, dos resultados do projeto;
 - (ii) Comunicada às Autoridades de Gestão todas as ações públicas de disseminação de resultados do projeto com uma antecedência nunca inferior a 10 dias úteis;
 - (iii) Assegurada a disponibilização livre, universal e gratuita da informação e dos produtos desenvolvidos no âmbito do projeto, e em condições de utilização, por um período mínimo de três anos após a conclusão do projeto.

É titular da conta aberta no Banco Agência de Gestão de Tesouraria e da Dívida Pública,
IBAN PT50 078 1011 2011 2001 4179 92, para a qual
deverão ser transferidos os pagamentos dos apoios financeiros concedidos no âmbito da presente candidatura.

Todos os anexos fazem parte integrante do presente Termo de Aceitação.

Data 04 / 03 / 2019

Os Responsáveis ⁽¹⁾

S. I. Aguiar, Secret. G. G.
Ant. Aguiar, Secret. G. G.

¹ Assinatura de quem tenha capacidade para obrigar a entidade, reconhecida nessa qualidade (preferencialmente por meios digitais) e com poderes para o ato.



7

DecisãoFavorável Desfavorável **Identificação do Beneficiário:**

Beneficiário	NIF	Percentagem	Principal
SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO S.A.	500246467	100,00 %	Sim

Morada do Beneficiário Principal	AVENIDA FERNÃO DE MAGALHÃES, N.º 1.862 - 13º PISO		
	Código Postal: 4350-158	Localidade: PORTO	

Data da deliberação da Comissão Diretiva	17-01-2019
---	------------

Código da Operação	POSEUR-01-1407-FC-000039
---------------------------	--------------------------

Programa Operacional:	Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos
Fundo:	Fundo de Coesão
Eixo Prioritário:	Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores
Objetivo Temático:	Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores
Prioridade de Investimento:	A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação;
Tipologia de Intervenção:	Eficiência energética nos transportes públicos

1. Designação da operação:

Nova frota descarbonizada da STCP

2. Descrição da Operação / Objectivos:



M

A STCP é a maior empresa de transportes públicos coletivos de passageiros da Área Metropolitana do Porto, com 72,4 milhões de passageiros transportados no ano de 2017. Em 2017, a STCP percorreu cerca de 22 milhões de km, servindo cerca de 1 milhão de habitantes de 33 freguesias e de 6 concelhos: Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar, Vila Nova de Gaia e Porto.

No final de 2017, a STCP tinha:

: Uma rede constituída por 73 linhas:

-62 na rede diurna (das quais 36 têm serviço noturno): 59 de autocarro e 3 de carro eléctrico

-11 na rede de madrugada, em modo autocarro;

: Uma extensão da rede constituída por 488 km e 2.491 Paragens;

: Uma frota de 419 de autocarros e 7 carros eléctricos históricos;

: Um efetivo, a 31 de dezembro, de 1.242 trabalhadores, dos quais 74% são motoristas de serviço público e guarda-freios, para um efetivo médio de 1.226 trabalhadores.

Para a prestação do serviço público a que se encontra obrigada, a STCP dispõe atualmente de uma frota constituída por 419 autocarros, a maioria dos quais com uma idade avançada (a idade média da frota é superior a 14 anos), necessitando, por conseguinte, de ser renovada nos próximos anos.

Tendo em conta a idade avançada da frota, a STCP apresentou, em 2017, uma primeira candidatura ao POSEUR para renovação de parte da frota (Descarbonização da operação da STCP - POSEUR-01-1407-FC-000027), que foi aprovada e se encontra atualmente em curso. A referida operação visa a substituição de um total de 188 veículos antigos por veículos limpos, eléctricos (15) e a gás natural (173).

Com a presente operação, a STCP pretende dar continuidade à renovação da frota, abatendo um total de 86 viaturas, as quais serão substituídas por veículos movidos a gás natural comprimido (81 viaturas) e veículos eléctricos (5 viaturas), com um investimento total associado de 23 010 000 €(valor sem IVA).

A operação prevê 4 ações perfeitamente articuladas:

Ação 1 – Aquisição de veículos movidos a Gás Natural: Com a ação 1 pretende-se proceder à aquisição de 81 veículos movidos a gás natural e abate de igual número de veículos;

Ação 2 – Aquisição de veículos eléctricos e instalação da respetiva estação de carregamento: Com a ação 2 pretende-se proceder à aquisição de 5 veículos eléctricos, instalação da respetiva estação de carregamento e abate de igual número de veículos;

Ação 3 – Requalificação de posto de abastecimento a Gás Natural: A ação 3 prevê a requalificação de um posto de abastecimento a Gás Natural Comprimido;

Ação 4 – Implementação de Plano de Comunicação: A ação 4 prevê a produção dos materiais de comunicação definidos no Plano de Comunicação.

Enquanto empresa de transporte coletivo rodoviário, a STCP assume um papel importante na qualidade ambiental do espaço urbano onde atua. A política da STCP tem como um dos seus princípios "minimizar o impacto 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". Assim, nas últimas décadas, a STCP tem implementado ações para reduzir as emissões de poluentes dos veículos (diversificação de combustíveis usados na frota, com mais de metade dos autocarros movidos a gás natural, e renovação da frota, substituindo os autocarros em fim de vida por outros com um desempenho ambiental superior).

Esta operação permitirá dar continuidade a essa estratégia, permitindo que a STCP, o segundo maior operador de transportes urbanos a nível nacional, tenha uma frota maioritariamente constituída por autocarros movidos a gás natural, 80%, bem como um número significativo (20) de veículos eléctricos. Naturalmente, quando comparada com a frota atual, a redução do número de veículos a diesel irá traduzir-se na redução das emissões poluentes. Com a renovação prevista, são expectáveis importantes benefícios ambientais, associados tanto a um aumento de eficiência da frota como a uma menor emissão de poluentes.

No que se refere ao faseamento da operação, tendo em consideração a operação em curso, bem como os prazos previstos para os procedimentos de contratação pública, a STCP pretende que a entrega dos primeiros autocarros ocorra em setembro de 2020, estando a entrega dos últimos autocarros prevista para outubro de 2021.

Para o abastecimento dos novos veículos a gás natural, será necessário requalificar o posto de abastecimento a Gás Natural, na Estação de Recolha de Francos. À semelhança do atual posto de abastecimento, esta infraestrutura deverá estar aberta para abastecimento a outros veículos (nomeadamente autocarros de outros transportadores). No que se refere aos veículos eléctricos, está prevista a instalação de uma estação de carregamento na estação de Francos.

Em termos ambientais, a operação irá permitir a redução dos consumos específicos, uma vez que os veículos a adquirir têm consumos previstos inferiores aos veículos a abater, bem como a redução das emissões de CO₂, NO_x, partículas e outros poluentes atmosféricos.

A operação tem como objetivo geral dar continuidade à renovação da frota da STCP, o que lhe irá permitir prestar um serviço público mais eficiente, em termos ambientais e económicos, apoiando a transição para uma economia com baixas emissões de carbono.

Esta operação irá também permitir que a STCP contribua para que Portugal consiga atingir as metas a que se propôs, em



termos de eficiência energética. De acordo com o PNAER, deve ser alcançada uma redução de 25% no consumo de energia primária, uma redução de 31% do consumo final bruto e 10% da energia utilizada nos transportes deve provir de fontes renováveis.

A operação apresenta os seguintes objetivos específicos:

- : Adquirir novos veículos (num total de 86), da categoria europeia M3, classe I, movidos a gás natural ou eletricidade, mais eficientes em termos energéticos, em termos económicos e com menores níveis de emissões de poluentes (com emissões inferiores em cada um dos limites máximos aplicáveis, fixados na Norma Euro VI de, pelo menos, 15%);
- : Retirar de circulação veículos em fim de vida, que não reúnem as condições mais adequadas para prestar o serviço público a que a STCP está obrigada;
- : Requalificar um posto de abastecimento de gás, tornando-o energeticamente mais eficiente, e instalar postos de carregamento adequados para veículos elétricos;
- : Divulgar a operação, sensibilizando os utilizadores e o público em geral para os benefícios da utilização de transportes públicos coletivos em meio urbano, em particular os veículos mais limpos (i.e. com menores emissões de poluentes e menor consumo energético).

3. Montantes da Decisão de Financiamento:

1- Custo Total do Investimento	23.010.000,00
2- Investimento não Elegível	14.031.400,00
3- Investimento Elegível não Comparticipada	0,00
4- Investimento Elegível (1-2-3)	8.978.600,00
5- Pro Rata da receita líquida atualizada (%)	100,00
6- Taxa forfetária da receita líquida (%)	
7- Montante máximo elegível (4x5) ou (4x(100%-6))	8.978.600,00
8- Investimento elegível não Comparticipado por Receita	0,00
9- Contribuição Fundo de Coesão	4.750.000,00
10- Taxa de Cofinanciamento (%) (9/7)	52,90



Análise da elegibilidade da despesa:

As despesas apresentadas têm enquadramento nas tipologias de despesas previstas no ponto 11.5 do Aviso, no artigo 7º e 63º do RESEUR e no artigo 15º do RGFFEI.

Da análise efetuada à despesa apresentada, tendo em conta as normas constantes do ponto 11.5 do Aviso, refere-se o seguinte:

a) Relativamente à aquisição de autocarros limpos, a despesa elegível resulta da diferença entre o custo de aquisição do autocarro limpo e do autocarro novo equivalente (do mesmo tipo e capacidade) que se limite a cumprir a norma Euro VI. Neste âmbito, foram apresentados:

i) os contratos mais recentes que a STCP estabeleceu para aquisição de autocarros limpos com características semelhantes, no âmbito da 1ª candidatura (POSEUR-1407-FC-00027). O beneficiário considerou ainda os seguintes pressupostos:

- No que se refere aos autocarros GNC - Low entry, no âmbito da operação POSEUR-01-1407-FC-000027 o valor unitário de cada um dos autocarros foi de 216.000 euros. Considera-se que na presente operação o valor poderá ser ligeiramente superior, 220.000 euros, uma vez que a manutenção será feita internamente;

- Os autocarros GNC - Low floor têm um custo, em média, cerca de 15% superior a autocarros idênticos Low entry, pelo que neste caso foi considerado um custo unitário de 250.000 euros;

- No que se refere aos autocarros elétricos no âmbito da operação POSEUR-01-1407-FC-000027, o valor unitário de cada um dos autocarros foi de 465.000 euros. Considera-se que nesta operação o valor poderá ser inferior, dada a rápida evolução tecnológica neste segmento (em particular no que se refere às baterias), pelo que se considerou um valor unitário de 450.000 €;

ii) Orçamentos dos respetivos autocarros equivalentes que se limitem a cumprir a norma EuroVI (foram enviados os orçamentos já apresentados previamente no âmbito da execução da candidatura POSEUR-01-1407-FC-000027, ao 1.º Aviso dos autocarros. Para o modelo low entry o valor é de 149.600 € e para o modelo low floor o valor é de 167.000 €

Da análise efetuada à despesa apresentada, tendo em conta as normas constantes no ponto 11.5 do Aviso, resulta o seguinte:

a1) 19 veículos movidos a Gás Natural - Low entry, com um custo unitário de aquisição de 220.000,00€, sendo que o autocarro a diesel equivalente tem um custo unitário de 149.600,00€. A diferença de valor entre os 2 autocarros é de 70.400,00€, pelo que o custo elegível associado à aquisição dos autocarros movidos a gás natural low entry é de 1.337.600€ (70.400,00€ x 19) e o custo não elegível é de 2.842.400€ (149.600,00€ x 19).

a2) 62 veículos movidos a Gás Natural - Low floor, com um custo unitário de aquisição de 250.000,00€, sendo que o autocarro a diesel equivalente tem um custo unitário de 167.000 €. A diferença de valor entre os 2 autocarros é de 83.000,00€, pelo que o custo elegível associado à aquisição dos autocarros movidos a gás natural low floor é de 5.146.000€ (83.000,00€ x 62) e o custo não elegível é de 10.354.000€ (167.000,00€ x 62).

a3) 5 Autocarros elétricos low floor, com um custo unitário de aquisição de 450.000,00€. Tendo em conta o custo acima referido para o autocarro a diesel equivalente (167.000 €), tem-se que a diferença de valor entre os 2 autocarros é de 283.000,00€, pelo que o custo elegível associado à aquisição dos autocarros elétricos é de 1.415.000€ (283.000,00€ x 5) e o custo não elegível é de 835.000€ (167.000,00 x 5).

Tendo em conta o acima exposto, apuraram-se os seguintes montantes referentes à aquisição de

autocarros limpos:

- Custo total de 21.930.000,00€ [(220.000,00€ x 19) +(250.000,00€ x 62) + (450.000,00€ x 5)];

- Investimento elegível de 7.898.600,00 € (1.337.600,00 €+5.146.000,00 €+1.415.000,00



€);
- Investimento não elegível de 14.031.400,00 € (2.842.400,00 €+10.354.000,00€+835.000,00€).

b) A operação prevê também a requalificação da estação de abastecimento de Gás Natural Comprimido de Francos, no valor de 1.000.000,00€, e Instalação da estação de carregamento de veículos elétricos na Estação de Francos, no valor de 70.000 €.

c) Por fim, faz ainda parte da operação despesas relacionadas com a implementação do plano de comunicação, no valor de 10.000,00 €.

Refira-se que os investimentos identificados em b) e c) totalizam o montante de 1.080.000 €, valor que corresponde a cerca de 12,03% do custo total elegível do projeto, assegurando-se o disposto no ponto 11.5 c) do Aviso.

Em sede de análise de candidatura, considera-se que o valor total das despesas elegíveis têm a seguinte desagregação por componente de investimento/tipologias de despesa:

- Componente de investimento "Equipamento de Transporte", tipologia de despesa "Despesas relativas à aquisição e montagem de equipamentos, à aquisição e conversão de veículos para fontes de combustíveis mais limpas destinados a transportes públicos coletivos de passageiros, à aquisição de bicicletas para uso público integradas em projetos de âmbito nacional", no valor de 7.898.600,00€, relativos às despesas elegíveis com a aquisição de 81 autocarros a Gás Natural e 5 autocarros elétricos;

- Componente de investimento "Construções Diversas", na tipologia de despesa "Despesas relativas à aquisição e montagem de equipamentos, à aquisição e conversão de veículos para fontes de combustíveis mais limpas destinados a transportes públicos coletivos de passageiros, à aquisição de bicicletas para uso público integradas em projetos de âmbito nacional", no valor de 1.070.000,00 €, relativos às despesas elegíveis com a requalificação da estação de abastecimento de Gás Natural Comprimido de Francos (1.000.000 €) e Instalação da estação de carregamento de veículos elétricos na Estação de Francos (70.000 €);

-Componente de investimento "Publicidade e Divulgação", no valor de 10.000 € relativa às despesas elegíveis com a implementação do plano de comunicação.

Para efeitos de apuramento do valor de comparticipação a atribuir à operação, foi considerada a dotação máxima do Fundo de Coesão por operação e por beneficiário, estipulada no ponto 9.2 do Aviso, de 4.750.000,00 €, que corresponde a uma taxa de comparticipação de 52,90 %.

Importa referir que a taxa de cofinanciamento aplicada, corresponde a um valor unitário de Fundo de Coesão por veículo de:

- 37.244,11 € para veículos movidos a Gás Natural - Low entry;
- 43.909,96 € para veículos movidos a Gás Natural - Low floor;
- 149.717,11 € para veículos elétricos low floor

Verifica-se assim, que o montante máximo de cofinanciamento comunitário a atribuir não excede os seguintes montantes por autocarro limpo a adquirir, estipulados no ponto 9.3 do Aviso: 100.000,00€, no caso de autocarro a GNC ou a GNL, e 200.000,00€, no caso de autocarro elétrico, híbrido plug in ou movido a hidrogénio.

- A regularidade da despesa será analisada e terá em conta os requisitos de elegibilidade estipulados na regulamentação acima identificada e o cumprimento da legislação nacional e comunitária aplicável em matéria de contratação pública.



Handwritten mark

4. Calendário da Operação:

Data de início

01-08-2019

Data de Conclusão

28-02-2022

5. Fontes de Financiamento / Programação Financeira Anual:

Fontes de Financiamento	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
(1) Comparticipação Fundo de Coesão	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	529,94	1.598.174,93	3.240.788,93	529,94	0,00	4.750.000,00
(2) Contrapartida Nacional											
Financiamento Público											
OE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-Cap. 50*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-Cap. 3*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-Outras Fontes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	470,94	1.342.625,01	2.885.033,07	470,94	0,00	4.228.600,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiamento Privado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total Público + Privado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	470,94	1.342.625,01	2.885.033,07	470,94	0,00	4.228.600,00
(3) Montante máximo elegível (1) + (2)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	2.850.800,00	6.125.800,00	1.000,00	0,00	8.978.600,00
(4) Investimento elegível Não Comparticipado	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
(5) Investimento elegível (3) + (4)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	2.850.800,00	6.125.800,00	1.000,00	0,00	8.978.600,00
(6) Investimento não elegível	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.483.200,00	11.588.200,00	0,00	0,00	14.031.400,00
CUSTO TOTAL DO INVESTIMENTO (5) + (6)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	5.314.000,00	17.894.000,00	1.000,00	0,00	23.010.000,00

Fontes de Financiamento Privadas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Capitais Próprios											
Capital	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Prestações Suplement. de Capital	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Auto Financiamento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Capitais Alheios											
Financiamento Instit. de Crédito	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Empréstimos por Obrigações	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Suprimentos Consolidados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Outras Dívidas a Sócios/Acionistas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fornecedores de Investimentos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Locação Financeira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiamento das Empresas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



6. Contributo da operação para os resultados do Programa:

Indicador	Tipo	Contrat. (S/N)	Unidade de medida	Valor referência	Meta	Ano alvo	Observações
Diminuição anual estimada das emissões de Gases com Efeito de Estufa	Realização	S	Toneladas de CO2 equivalente	0,00	959,90	2022	Na sequência da Reprogramação do POSEUR aprovada pela Comissão Europeia, datada de 05 de dezembro de 2018 Decisão de Execução da Comissão C(2018)8379, o presente indicador foi acrescentado pela Autoridade de Gestão em sede de análise da operação. O valor da meta foi calculado de acordo com a informação constante na operação e correspondendo à diferença entre a Meta = [Média anual de GEE em toneladas CO2/ano equivalente emitidas pelos veículos a substituir durante os 12 meses anteriores à implementação da operação] - [Média anual de GEE em Ton CO2 equivalente emitidas anualmente pelos Autocarros Limpos (Elétricos, Híbridos e Hidrogénio, GNL, GNC)]. O ano alvo corresponde ao ano de conclusão da operação.
Economias de energia nos projetos apoiados no setor dos transportes	Realização	S	Tep	0,00	150,55	2022	O valor da meta corresponde ao somatório das economias de energia geradas pela aquisição de Autocarros Elétricos.
Postos de abastecimento de fontes de energia mais limpas para frotas de transportes públicos	Realização	N	N.º	0,00	3,00	2022	Corresponde a um posto de enchimento de GN e 2 postos de carregamento elétrico (uma estação de carregamento, constituída por 2 carregadores, com duas saídas por carregador). O ano alvo corresponde ao ano de Conclusão da operação.



Veículos de transporte público movidos a fontes de energia mais limpas	Realização	S	N.º	0,00	86,00	2022	O valor da meta corresponde ao número total de veículos movidos a fontes de energia mais limpas apoiados no âmbito da operação: 81 veículos GNC e 5 veículos elétricos. O ano alvo corresponde ao ano de Conclusão da operação.
Emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE)	Resultado	S	Toneladas de CO2 equivalente	0,00	959,90	2022	<p>Indicador acrescentado pela Autoridade de Gestão, em sede de análise da operação, tendo em conta os dados constantes no ficheiro "Anexo I_Guião-vii-diagnóstico-energético-operação_STCP_Frota descarboniz.....xls" validado pela DGEG e revisto pelo POSEUR.</p> <p>O ano alvo corresponde a Ano de implementação da operação + 6 meses para contabilizar as emissões efetivas, extrapolando para uma média anual de emissões (considera-se o momento de implementação da operação, quando todos os veículos/sistemas estão em exploração, sendo a partir deste momento que se inicia a monitorização dos consumos efetivos)</p>



9

Poupança de energia primária nas frotas de transportes públicos no âmbito da operação	Resultado	S	%	0,00	87,94	2022	Indicador acrescentado pela Autoridade de Gestão, em sede de análise da operação, tendo em conta os dados constantes no ficheiro "Anexo I_Guião-vii-diagnóstico-energético-operação_STCP_Frota descarboniz....xls" validado pela DGEG e revisto pelo POSEUR. O valor da meta corresponde à % de energia primária evitada pela aquisição dos autocarros limpos elétricos. O ano alvo corresponde a Ano de implementação da operação + 6 meses para contabilizar as poupanças efetivas, extrapolando para uma média anual (considera-se o momento de implementação da operação, quando todos os veículos/sistemas estão em exploração, sendo a partir deste momento que se inicia a monitorização dos consumos efetivos)
---	-----------	---	---	------	-------	------	--

7. Componentes de Investimento

Descrição das Componentes	Beneficiário	Montante Máximo Elegível	Investimento Elegível Não Comparticipado	Investimento Não Elegível	Custo Total do Investimento
Publicidade e Divulgação	500246467	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00
Construções diversas	500246467	1.070.000,00	0,00	0,00	1.070.000,00
Equipamento de Transporte	500246467	7.898.600,00	0,00	14.031.400,00	21.930.000,00
	TOTAL	8.978.600,00	0,00	14.031.400,00	23.010.000,00

8. No caso da decisão de financiamento ser condicionada à satisfação de determinados requisitos para ser favorável, identificar os requisitos a cumprir e/ou identificação das garantias ou condições exigidas para acautelar a boa execução da operação:

O beneficiário fica obrigado ao cumprimento das seguintes condições e a ter em conta os seguintes aspetos:

1. A entidade beneficiária terá de assegurar o cumprimento das disposições comunitárias e nacionais a que se encontra sujeita em matéria de Procedimentos de Contratação Pública nas empreitadas e aquisições de bens e serviços respeitantes à presente operação. Caso a entidade beneficiária tenha uma natureza privada e que não seja entidade abrangida pelo âmbito de aplicação constante do artigo 2.º, n.º2, artigo 7.º, n.º1 ou do artigo 275.º do Código da Contratação Pública (CCP), terá de aplicar o regime constante do referido Código para a adjudicação das empreitadas e das aquisições de bens e serviços respeitantes à presente operação, nos termos que constam da Norma de Gestão n.º 1 do PO SEUR anexa à presente Decisão, de acordo com os limites aplicáveis a cada um dos procedimentos em função do tipo de contrato, empreitada ou aquisição de bens e serviços.
2. Caso se venha a verificar que o incumprimento das disposições legais comunitárias e nacionais em matéria de contratação pública, serão aplicadas correções financeiras à despesa elegível, nos termos da Decisão da Comissão Europeia de 19.12.2013 - C (2013) 9527, as quais reduzirão a contribuição do Fundo de Coesão para a presente operação. Acresce ainda que o beneficiário não poderá adjudicar contratos a empresas com as quais tem relações diretas ou indiretas, por configurar uma situação de conflito de interesses.
3. Caso se venha a verificar na fase de execução a existência de despesas não elegíveis, o respetivo montante será abatido para efeitos de financiamento comunitário da operação.
4. Em fase de execução da operação, condiciona-se a aceitação da elegibilidade das despesas com os investimentos enquadrados nas alíneas b)ii e iii) do ponto 11.5 do Aviso, e o respetivo pagamento da comparticipação comunitária, à verificação do cumprimento do limite dos 30% estipulados na alínea c) do ponto 11.5 do referido Aviso.
5. Em sede de execução financeira da operação, para aplicação do disposto na alínea c) do ponto 11.4 do Aviso, o beneficiário deverá apresentar os procedimentos de aquisição dos autocarros limpos, que evidenciem a homologação na respetiva categoria europeia M3, classe I.
6. Em sede de execução financeira da operação, nos casos em que esteja em causa um procedimento contratual de fornecimento (e instalação) de equipamentos e respetiva manutenção (e funcionamento), os trabalhos a desenvolver e respetivos custos, quanto à componente de investimento e à componente de manutenção e funcionamento devem ser sempre desagregados, de forma a se apurar a elegibilidade das ações apresentadas. Caso o contrato não individualize estes trabalhos e custos de forma desagregada, não será possível o seu tratamento de modo diferenciado e consequentemente serão consideradas como não elegíveis.
7. O beneficiário deverá demonstrar, até à entrega do Relatório Final da operação, que por cada autocarro limpo adquirido foi abatido um autocarro existente, de acordo com o processo de Veículos em Fim de Vida, remetendo documentação comprovativa dos abates efetuados.
8. O beneficiário deverá apresentar, até à entrega do Relatório Final da operação, a documentação relativa ao licenciamento do posto de enchimento de gás, que deverá decorrer de acordo com a Portaria n.º 366/2013, de 23 de dezembro, e o Decreto-Lei n.º 267/2002, de 26 de novembro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 217/2012, de 9 de outubro, bem como a documentação relativa à certificação ou licença de exploração da instalação elétrica quanto aos postos de carregamento, nos termos do Decreto-Lei n.º 96/ 2017, de 10 de agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 61/2018, de 21 de agosto.
9. O beneficiário fica obrigado ao cumprimento das normas de publicidade do financiamento comunitário à operação, através da colocação de placas de divulgação nos locais de maior acessibilidade e nos próprios veículos e equipamentos cofinanciados, que permita o conhecimento e a divulgação do apoio concedido junto dos utilizadores e do público em geral.

9. Conclusões / Recomendações:

A candidatura foi sujeita a análise pela Direção Geral Energia e Geologia (DGEG) e pela Autoridade de Gestão do POSEUR, tendo-se concluído que cumpre os requisitos de enquadramento nos objetivos gerais e específicos do RESEUR e do Aviso, face à descrição da operação na memória descritiva.

O beneficiário cumpre todos os requisitos de elegibilidade estabelecidos no RESEUR, no RGFEI e no Aviso, conforme check-list anexa, tendo instruído a candidatura com todas as declarações de compromisso e documentos comprovativos das condições exigidas.

O período de realização da operação enquadra-se no estipulado no ponto 7 do Aviso e é compatível com o período de programação do POSEUR. O grau de maturidade da operação cumpre os requisitos mínimos fixados no ponto 6 do Aviso.

Em sede de candidatura, confirma-se o cumprimento dos requisitos exigidos no ponto 6 do Aviso. Após aprovação da operação, deverá o beneficiário apresentar os processos completos de adjudicação relativos a todas as despesas e componentes de investimento propostas na candidatura, ficando condicionada a aceitação da elegibilidade das despesas e o pagamento da respetiva comparticipação Fundo de Coesão à verificação dos procedimentos definidos na legislação aplicável em matéria de mercados públicos.

O custo total elegível da operação e o seu cofinanciamento tem em conta as normas definidas no ponto 11.5 do Aviso, e todos os cálculos foram confirmados pela AG do POSEUR.

Os indicadores apresentados estão de acordo com o que foi definido no âmbito do Aviso, sendo que as metas previstas e o ano alvo proposto são consistentes com os valores de referência apresentados, considerando os objetivos a concretizar com a operação. Refira-se que o indicador O.04.05.01.C "Diminuição anual estimada das emissões de Gases com Efeito de Estufa" foi acrescentado pela Autoridade de Gestão em sede de análise da operação. Na sequência da Reprogramação do POSEUR aprovada pela Comissão Europeia, datada de 05 de dezembro de 2018 Decisão de Execução da Comissão C(2018)8379, e no que respeita às alterações introduzidas na Prioridade de Investimento (PI) 4.5, foi entendimento conjunto – Estado Membro e Comissão Europeia que, sendo um dos desígnios do Eixo 1 do POSEUR a descarbonização da economia e consequentemente a diminuição de emissões de gases com efeitos de estufa, este objetivo se deveria materializar num indicador de realização do PO associado a esta PI, tendo para esse efeito sido criado este indicador.

A classificação final obtida no apuramento do mérito da operação (2,7) foi superior à pontuação mínima exigida no Aviso (2,50), pelo que a mesma pode ser selecionada para cofinanciamento.

Face ao exposto, propõe-se a decisão favorável, conforme previsto no nº 3 do artigo 20º do Decreto-Lei nº 159/2014, de 27 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 215/2015, de 6 de outubro, e que tal facto seja comunicado ao beneficiário.



10. Decisão

A Comissão Diretiva concorda com a decisão proposta.

Favorável

Desfavorável

HELENA DA
CONCEIÇÃO
PINHEIRO
LOURENÇO
DE
AZEVEDO

Digitally signed by
HELENA DA
CONCEIÇÃO
PINHEIRO LOURENÇO
DE AZEVEDO
Date: 2018.01.17
21:23:05 +00:00
Reason: Decisão
Financiamento
Location: SEUif



NORMA DE GESTÃO Nº 1 (REVISTA EM ABRIL 2018)**REGRAS APLICÁVEIS ÀS ENTIDADES BENEFICIÁRIAS DO
POSEUR DE NATUREZA PRIVADA, NÃO ABRANGIDAS PELOS
ARTIGOS 2º, Nº 2, 7º, E 275º DO CCP, EM MATÉRIA DE
PROCEDIMENTOS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA**

As entidades abrangidas por estas normas do CCP estão obrigadas ao seu cumprimento nos termos legais.

1 – ENTIDADES PRIVADAS ABRANGIDAS PELO CCP

As regras que a seguir se enunciam aplicam-se em matéria de procedimentos de contratação pública para efeitos de adjudicação de contratos de empreitada ou de aquisição de bens e serviços, pelas entidades beneficiárias do POSEUR que não sejam entidades abrangidas pelo artigo 2º, nº 2, art.º 7º, e/ou os contratos não abrangidos pelo art. 275º do Código da Contratação Pública (CCP), tal como se encontra aprovado pelo Decreto-Lei nº 18/2008, de 29 janeiro e alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 agosto.

Para o efeito, deverá proceder-se, previamente, ao enquadramento das entidades abrangidas pelo art. 2º, nº 2, pelo nº 1 do art. 7º e pelo art. 275º todos do CCP, nos seguintes termos:

- 1.1.** As entidades abrangidas pelo **art. 2º, nº 2, do CCP** tem que preencher três requisitos cumulativos de qualificação, a saber:
- a) serem dotadas de personalidade jurídica;
 - b) terem sido criadas especificamente para satisfazer necessidades de interesse geral, sem carácter comercial ou industrial;
 - c) existir uma situação de dependência em relação a uma outra entidade adjudicante, resultante de esta financiar maioritariamente a atividade daquela, exercer um controlo de gestão ou de poder designar, direta ou indiretamente, mais de metade dos membros

7

POSEUR

PROGRAMA OPERACIONAL
SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA NO USO DE RECURSOS 2014
20

dos respetivos órgãos de administração, de direção ou fiscalização do organismo de direito público.

1.2. As entidades abrangidas pelo art. 7º (Sectores da água, da energia e dos transportes):

- a) Quaisquer entidades relativamente às quais o sector público tradicional exerça uma influência dominante,
- b) Entidades privadas que atuem ao abrigo de direitos especiais ou exclusivos (não atribuídos no âmbito de um procedimento pré-contratual com publicidade internacional).

1.3. Aplicação do CCP operada pelo artigo 275.º do CCP:

As regras previstas no Código Contratos Públicos relativas à formação de contratos celebrados por entidades não previstas no art.º 2º e no art.º 7º são também aplicáveis nos seguintes termos:

- a) Contratos de empreitada de obras subsidiados diretamente em mais de 50% do respetivo preço contratual por entidades adjudicantes, sendo o referido preço contratual igual ou superior ao limiar previsto na alínea a) do n.º 3 do art.º 474º, caso envolvam uma das seguintes atividades:
 - i) Atividades de construção civil enumeradas no anexo XI ao presente Código, do qual faz parte integrante;
 - ii) Obras de construção de Hospitais, instalações desportivas, recreativas e de ocupação de tempos livres, estabelecimentos escolares e universitários e edifícios para uso administrativo;
- b) Contratos de serviços subsidiados diretamente em mais de 50% do respetivo preço contratual por entidades adjudicantes, sendo o referido preço igual ou superior ao limiar previsto na alínea c) do n.º 3 do art.º 474º, quando estejam associados a um contrato de empreitada de obras na aceção da alínea anterior.

2. ENTIDADES PRIVADAS NÃO ABRANGIDAS PELO CCP

2.1 Tipo de Procedimentos a Adotar no Âmbito de Locação ou Aquisição de Bens e Serviços

As entidades que tenham uma natureza privada e que **não sejam entidades abrangidas pelo âmbito de aplicação constante dos artigos 2º, nº 2, 7º, nº1 e 275º do CCP** e que pretendam apresentar candidaturas para beneficiar de fundos comunitários no âmbito do POSEUR, têm que aplicar o regime constante do CCP, cujos limites aplicáveis a cada um dos procedimentos em função do tipo de contrato, empreitada ou aquisição de bens e serviços, constam do seguinte quadro (montantes, sem IVA, a considerar para efeito de adoção do respetivo procedimento concursal):

LOCAÇÃO OU AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS

TIPO DE PROCEDIMENTO	VALOR DO CONTRATO *
Ajuste Direto	Inferior a €20 000
Consulta Prévia	Inferior a €75 000
Concurso Público/Concurso Público Com Prévia Qualificação (Publicitação em Diário da República)	Inferior a 221 000
Concurso Público ou Limitado Com Prévia Qualificação de Âmbito Internacional (Publicitação no Jornal Oficial da União Europeia e Diário da República)	Igual ou superior a €221.000

2.1 Tipo de Procedimentos a Adotar no Âmbito de Empreitadas de Obras Públicas

EMPREITADAS	
TIPO DE PROCEDIMENTO	VALOR DO CONTRATO *
AJUSTE DIRETO	Inferior a €30.000
CONSULTA PRÉVIA	Inferior a €150 000
Concurso Público/Concurso Público Com Prévia Qualificação (Publicitação em Diário da República)	Inferior a €5 548 000,00
CONCURSO PÚBLICO/LIMITADO COM PRÉVIA QUALIFICAÇÃO DE ÂMBITO INTERNACIONAL (Publicitação no Jornal Oficial da União Europeia e Diário da República)	Igual ou superior a €5 548 000,00

***ATENÇÃO:** Estes limiares são os que se encontram em vigor desde 1 janeiro de 2018 a 31 de dezembro de 2019. Estes limiares são alterados por Regulamento Comunitário de dois em dois anos.

3. INCUMPRIMENTO DAS REGRAS ENUNCIADAS

Em caso de incumprimento das regras acima explicitadas, em matéria de contratos públicos, será aplicada pela Autoridade de Gestão a tabela de correções financeiras, nos termos das Orientações anexas à Decisão da Comissão C (2013) 9527 final, de 19-12-2013 (disponível no site do POSEUR), que implica a perda de fundos, que pode variar entre 5% e 100%, em função da gravidade da irregularidade.

POSEUR

PROGRAMA OPERACIONAL
SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA NO USO DE RECURSOS

2014
20

4. ENTRADA EM VIGOR DA PRESENTE NORMA

Sem prejuízo do disposto no Código dos Contratos Públicos que entrou em vigor dia 1 de janeiro de 2018, a presente Norma de Gestão N° 1, revista em 27 de Abril, aplica-se aos procedimentos de contratação pública abertos a partir de 1 de Maio de 2018.

Lisboa, 27 de Abril de 2018

FICHA DE PLANEAMENTO E CONTROLO PROJECTO DE INVESTIMENTO																											
1. CARACTERIZAÇÃO																											
Designação do Projecto: Novo sistema de Bilhética Autocarro (projeto a elaborar simultaneamente com o projeto do Novo SAE)																											
Descrição do Projecto: Este projeto consiste na especificação e aquisição de um novo sistema de bilhética dado que o sistema fornecido pelo TIP data de 2007, pelo que carece de modernização devido, entre outros, à descontinuidade dos validadores e do concentrador de bordo, o que leva a elevadas taxas de imobilização por funcionamento deficiente ou avaria dos validadores.																											
Gestor do Projecto:																											
Equipa do Projecto:																											
Data Início: set/19 Data Fir jul/22																											
Tipo de Adjudicação: Concurso Público Internacional Contrato: Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>																											
2. OBJECTIVOS A ATINGIR, POUPANÇAS A OBTER E MAIS VALIAS PARA A STCP (FINANCEIRAS E OPERACIONAIS)																											
Com este novo sistema de bilhética pretende-se atingir os seguintes objetivos: atualizar os equipamentos de bilhética de acordo com uma nova arquitetura que corrija erros atuais e mude o paradigma da bilhética do TIP para a STCP; aliviar a manutenção, pelo menos num período de garantia evitando custos de manutenção, mas em especial as imobilizações de viaturas devido a falta de equipamento de bilhética que acarretam perdas de receita; incluir a venda automática de agente único.																											
3. CALENDARIZAÇÃO																											
Plano de implementação																											
Fases																											
Especificação (gastos com consultoria)																											
Consulta																											
Adjudicação																											
Desenvolvimentos aplicativos e fornecimento de HW																											
Instalação a bordo																											
Cronograma Financeira Previsional (m€)																											
Total do investimento = 2.500 m€																											
4. ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO																											
Execução Cronograma Financeiro (m€) (1)																											
Execução Física do Projecto (%)																											
5. OUTRAS INFORMAÇÕES																											
Deliberações Conselho Administração																											
Financiamento																											
Entidades																											
Valor Previsional																											
Observações																											

(1) Considera verbas comprometidas (Actas CA e Aquisições em curso) e verbas realizadas.

FICHA DE PLANEAMENTO E CONTROLO PROJECTO DE INVESTIMENTO																											
1. CARACTERIZAÇÃO																											
Designação do Projecto: Novo SAE (projeto a elaborar simultaneamente com o projeto da Nova Bilhética)																											
Descrição do Projecto: Este projeto consiste na especificação, aquisição e instalação de uma solução de SAE adequada à STCP e atualizada, quer ao nível de HW e SW embarcado, quer ao nível de software de base e aplicacional do Sistema Central e de Comunicações.																											
Gestor do Projecto:																											
Equipa do Projecto:																											
Data Início: set/19 Data Fim: jul/22																											
Tipo de Adjudicação: Concurso Público Internacional Contrato: Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/>																											
2. OBJECTIVOS A ATINGIR, POUANÇAS A OBTER E MAIS VALIAS PARA A STCP (FINANCEIRAS E OPERACIONAIS)																											
Este projeto tem como objetivo a evolução do atual SAE desenvolvido em 2002, para plataformas de SW e HW atuais. Está atualmente obsoleto em termos de sistema central, base de dados e dos sistemas operativos e nos Servidores dos postos de controlo. Quanto ao sistema embarcado, apesar dos computadores de bordo terem sido renovados em 2013, será num horizonte de 2 a 3 anos difícil assegurar a sua manutenção. O Computador de som está totalmente obsoleto e baseia-se em armazenamento local em cartões de memória XD, cuja capacidade é insuficiente para as necessidades atuais e o carregamento das mensagens tem de ser feito manualmente. O sistema sofreu também há alguns anos uma mudança de sistema de transmissão Rádio, passando do Tetra para GPRS/3G. A solução de comunicação de voz entre Centro de Controlo e as viaturas encontrada é dependente do HW (modem), atualmente descontinuado. O novo sistema terá de acautelar uma solução mais aberta. A ligação de um novo SAE ao CAN-Bus evitará o uso de sensores externos com interfaces específicos atualmente existentes. Sendo a principal ferramenta da operação e de apoio à gestão da operação dos autocarros esperam-se ganhos de eficiência com um novo SAE. Também ao nível da manutenção haverá ganhos significativos com os novos equipamentos de bordo.																											
3. CALENDARIZAÇÃO																											
Plano de implementação																											
Fases																											
Especificação																											
Concurso Público																											
Adjudicação																											
Desenvolvimentos de SW e prototipagem de soluções de montagem																											
Fornecimento e instalação do Hardware																											
Cronograma Financeira Previsional (m€)																											
Total do Investimento: 1.600 m€																											
800 m€																											
800 m€																											
4. ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO																											
Execução Cronograma Financeiro (m€) (1)																											
Execução Física do Projecto (%)																											
5. OUTRAS INFORMAÇÕES																											
Deliberações Conselho Administração																											
Acta																											
Ponto																											
Financiamento																											
Entidades																											
Valor Previsional																											
Observações																											

(1) Considera verbas comprometidas (Actas CA e Aquisições em curso) e verbas realizadas.



ANEXO 5
-
PARECER DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO

PARECER DO CONSELHO FISCAL
SOBRE OS INSTRUMENTOS PREVISIONAIS DE GESTÃO (IPG) 2021

1. Introdução

A Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP) por força da aplicação do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 175/2019, de 27 de dezembro, passou a ser detida pelos municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, e deste modo a integrar o sector empresarial local, intermunicipal.

O Plano de Atividades e Orçamento 2021 teve em consideração as “instruções para a elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2021, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do SEE” divulgadas pelo Despacho do Secretario de Estado do Tesouro n.º 395/2020, de 27 de julho de 2020, o qual contempla os planos anuais e plurianuais de atividades e financiamentos, orçamento de exploração, orçamento de tesouraria e balanços previsionais.

É da responsabilidade do Conselho de Administração da STCP a preparação e apresentação dos Instrumentos Previsionais de Gestão nos termos exigidos no respetivo regime jurídico aplicável e a divulgação dos pressupostos em que as previsões neles incluídos se baseiam.

Compete ao Órgão de Fiscalização avaliar a razoabilidade dos pressupostos em que as previsões incluídas nos Instrumentos Previsionais de Gestão foram preparadas e concluir se a apresentação é adequada, bem como, emitir o respetivo parecer.

O presente parecer do Conselho Fiscal incide sobre a versão final dos Instrumentos Previsionais de Gestão para 2021, datados de 8 de abril de 2021.

Para a emissão do presente parecer foi também considerado o relatório e parecer emitido pelo Revisor Oficial de Contas, datado de 22 de abril de 2021, bem como os esclarecimentos prestados pelos vários serviços da empresa, assim como as validações efetuadas sobre os aspetos considerados relevantes.

2. Pressupostos para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão 2021

Os instrumentos provisionais de gestão para 2021 (IPG 2021) da STCP compreendem o Plano de Atividades e Orçamento (PAO), o Plano de Investimentos e as Demonstrações Financeiras Previsionais para o período 2021-2024.

A versão dos IPG 2021 assume como pressuposto a Intermunicipalização da STCP a partir de 1 de janeiro de 2021, com a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da STCP, do Estado para os municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, de acordo com a proporção estabelecida no Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 175/2019, de 27 de dezembro.

3. Plano de Atividades e Orçamento 2021-2024

3.1 Atividade desenvolvida

A projeção efetuada relativamente à oferta envolve um conjunto de pressupostos dos quais se destacam as alterações na oferta de serviço de transportes da STCP devido à pandemia COVID-19, que se estima possam vir a ser gradualmente retiradas a partir do segundo trimestre de 2021, considerando: (i) o início das férias escolares (horários de verão), (ii) em setembro, com a reentrada em vigor dos horários escolares e (iii) o limite da lotação de 2/3 nas viaturas, salientando-se ainda que a oferta será a planeada com as câmaras dos concelhos servidos, incorporando os ajustamentos solicitados à Área Metropolitana do Porto (AMP) para 2021.

Considerando os recursos existentes, a oferta em modo autocarro e carro elétrico para 2021 é no total de 22 580 milhares de veículos Km de serviço, dos quais 449 milhares de veículos Km correspondem à subcontratação de serviços de algumas linhas.

Quanto ao modo autocarro e carro elétrico, em 2021, estima-se que a procura, ascenda a 51,7 milhões de passageiros, mais 2,5 milhões do que o considerado na estimativa de

realização de 2020 (+5%) e que no ano de 2022 o número de passageiros seja de 72,4 milhões, para em 2024 alcançar 76,8 milhões, (cifra de 2019)

No que respeita ao modo carro elétrico, prevê-se uma redução do serviço em 2021 (336 mil passageiros), face a 2019, devido aos efeitos de confinamento com o encerramento deste modo de transporte em alguns meses do ano, e ao encerramento da linha 22 a partir de junho, na sequência das obras da Metro do Porto. A retoma da procura do ano de 2019 far-se-á em 2023 (738 mil passageiros).

3.2 Orçamento – Demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras previsionais constantes nos Instrumentos Previsionais de Gestão 2021, incluem a informação real de 2019, as estimativas de realização de 2020 e o orçamento para 2021, 2022, 2023 e 2024 das quais se destaca o seguinte relativamente ao exercício de 2021:

- Os resultados líquidos previstos para 2021 ascendem ao montante positivo de 6,8 milhões de euros, apresentando uma melhoria de 19,3 milhões de euros (+154,6%) face à estimativa de realização de 2020;
- Os resultados operacionais previstos para 2021 atingem o montante positivo de 6,7 milhões de euros, 166,1% face à estimativa de realização de 2020, sendo de realçar o impacto da reversão das provisões para processos judiciais em curso, no montante de 10,7 milhões de euros, uma vez que a eventual responsabilidade com estes processos passa a ser do Estado;
- O EBITDA Recorrente (resultado operacional bruto)¹ para 2021 é positivo, no montante de 3,1 milhões de euros, apresentando um acréscimo de 6,5 milhões de euros (194,4%) relativamente à estimativa de realização de 2020;
- Os rendimentos operacionais de 2021 atingem 61,3 milhões de euros, apresentando um crescimento de 13,8 milhões de euros (+29,1%) relativamente à estimativa de realização de 2020, devido essencialmente ao acréscimo em 13,8 milhões de euros (+229,3%) das

¹ Resultado operacional sem amortizações, depreciações, imparidades, provisões, reversões e gastos extraordinários.

- compensações das Obrigações de Serviço Público (OSP), fruto da vigência do 3.º aditamento ao contrato de serviço público, incluindo o acerto de valores no final do ano;
- Os gastos operacionais de 2021 atingem os 54,5 milhões de euros, apresentando uma redução de 3,1 milhões de euros (-5,4%) relativamente à estimativa de realização de 2020. Para o apuramento deste agregado importa destacar que 34,3 milhões de euros são referentes aos gastos com pessoal, 19,3 milhões de euros referentes a Fornecimentos e Serviços Externos, bem como o efeito da reversão da rubrica Imparidades, provisões, reversões variações justo valor ativos e ganhos/perdas devido especialmente à reversão de provisões para processos judiciais em curso em cerca de 10,7 milhões de euros por via da transferência da responsabilidade para o Estado Português a partir de 1 de janeiro de 2021. Sobre esta matéria importa referir que a Comissão de Normalização Contabilística apresentou o entendimento de que a empresa deve manter as provisões existentes, não reconhecendo qualquer ativo pelo valor eventualmente a receber do Estado relacionado com as responsabilidades em causa. Apenas aquando da concretização de encargos e comprovado o montante a reembolsar pelo Estado, deve ser reconhecido um ativo nesse valor, tendo como contrapartida a reversão da correspondente provisão;
 - Para 2021 prevê-se que o Passivo da STCP apresente o montante de 36,2 milhões de euros, o qual apresenta uma redução expressiva face ao período homólogo na medida em que a empresa refletiu nos resultados transitados as obrigações constantes no passivo em 2020 que devem ser assumidas pelo Estado, com efeitos a 1 de janeiro de 2021. No conjunto de obrigações transferidas para cobertura de prejuízos resultados transitados foi considerado o passivo correspondente ao instrumento de gestão de risco financeiro (swap) detido desde 2007, relativamente ao qual se desconhece a orientação do Estado sobre o respetivo tratamento contabilístico, circunstância que poderá ter impacto no apuramento do passivo em 2021.

4. Plano de Investimentos / Financiamento e Alienação de Ativos

A STCP apresenta um Plano de Investimentos, a executar nos anos de 2021-2024, no valor total de 84,44 milhões de euros, dos quais 31,65 milhões de euros a executar em 2021. Deste Plano de Investimento já se encontra autorizado pelo Estado, o montante de 30,9 milhões de

euros, correspondendo a cerca de 36,6% do total do investimento do período (91,6% do investimento previsto para 2021 e de 8,4% do investimento previsto para 2022).

5. Orientações específicas do acionista

Os documentos elaborados pela STCP contemplam um ponto no qual se apresenta a forma como o Plano de Atividades e Orçamento 2021 teve em consideração as “instruções para a elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2021, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do SEE” divulgadas pelo Despacho do Secretário de Estado do Tesouro n.º 395/2020, de 27 de julho de 2020.

Da análise aos elementos apresentados verifica-se que face às “instruções para a elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2021, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do SEE”, existem alguns desvios que evidenciam que as orientações não foram integralmente cumpridas, no entanto, os fundamentos para o não cumprimento integral das orientações encontram-se devidamente explicitados no documento.

6. Endividamento e Instrumentos de Gestão de Risco Financeiro – Swap

A versão do documento em análise considera que no final de 2021 não existe financiamento remunerado, na medida que será concretizada a transferência para o Estado da dívida acumulada histórica reconhecida no balanço da STCP a 31 de dezembro de 2020, bem como, os encargos financeiros resultantes da referida dívida que se possam vencer após aquela data. Constituem a dívida histórica da empresa: i) o empréstimo obrigacionista de 100 milhões de euros; ii) o instrumento de gestão de risco financeiro (swap) detido desde 2007, operação de cobertura de risco de taxa de juro celebrada com o Banco Santander Totta (BST) correspondendo a 25% do valor nominal do empréstimo obrigacionista de 100 milhões de euros, emitido no mesmo ano e com maturidade em junho de 2022; e, iii) todos os empréstimos contraídos junto do Estado Português até final de 2020 e respetivos juros, em dívida.

7. Outros factos relevantes

Dado o período de confinamento estabelecido foi considerado que se atingiriam em 2021 as seguintes percentagens mensais de procura do ano de 2019 (ano anterior ao surgimento da pandemia), por tipo de dia e para cada modo de transporte de acordo com a seguinte evolução:

Autocarro	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
dias úteis	60%	55%	64%	64%	64%	64%	70%	70%	75%	80%	80%	80%
sábado	40%	40%	40%	45%	50%	60%	65%	70%	75%	80%	80%	80%
domingo	40%	40%	40%	45%	50%	60%	65%	70%	75%	80%	80%	80%

Carro Elétrico	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez
dias úteis	10%	10%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%

Relativamente às estimativas apresentadas, salienta-se que, face ao atual contexto de incerteza, relativamente à evolução da pandemia COVID-19 poderão resultar efeitos relevantes nas projeções para 2021 cujo impacto na atividade da empresa levando a que os resultados se apresentem diferentes dos agora previstos.

8. Parecer

Face à análise efetuada aos Instrumentos Previsionais de Gestão 2021, da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., datados de 8 de abril de 2021, e não obstante o referido no ponto 3.2. Orçamento – Demonstrações financeiras, em matéria de provisões para processos judiciais em curso, o Conselho Fiscal, no âmbito das suas competências, é de parecer que o documento reflete os pressupostos apresentados pela empresa os quais correspondem a uma base razoável para a atividade da empresa a desenvolver em 2021.

Devemos, contudo, salientar que frequentemente os acontecimentos futuros não ocorrem da forma esperada, pelo que, caso não se verifiquem os pressupostos assumidos na elaboração dos IPG 2021, designadamente no atual contexto de incerteza relativamente à evolução da pandemia por COVID-19, cujo impacto na atividade da empresa tanto ao nível da procura como da evolução dos gastos é significativo, os resultados poderão ser diferentes dos agora previstos e as variações poderão ser materialmente relevantes nas projeções económicas e financeiras para 2021.

O Conselho Fiscal,

Assinado por : **LUÍS MANUEL ABRANTES**
Num. de Identificação: BI075121255
Data: 2021.05.19 16:18:18+01'00'

Luís Manuel Abrantes (Presidente)

Assinado por : **Ana Alexandra Filipe Freitas**
Num. de Identificação: BI08820013
Data: 2021.05.19 17:25:27+01'00'

Ana Alexandra Filipe Freitas (Vogal)



Assinado por : **PAULO JORGE RODRIGUES MATEUS**
Num. de Identificação: BI096170280
Data: 2021.05.19 17:03:38+01'00'

Paulo Jorge Rodrigues Mateus (Vogal)



SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO, S.A.

**RELATÓRIO DO AUDITOR EXTERNO
SOBRE OS INSTRUMENTOS PREVISIONAIS DE GESTÃO
DO PERÍODO DE 2021 A 2024**

Relatório do Auditor Externo sobre os Instrumentos Previsionais de Gestão

Introdução

1. Nos termos previstos no contrato de aquisição de serviços de auditoria externa para os exercícios de 2019 e 2020, procedemos à revisão dos Instrumentos previsionais de gestão da SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO, S.A. (Entidade ou STCP) relativos ao período 2021-2024, que compreendem o Plano de atividades e orçamento (PAO) 2021-2024, o Plano de investimentos e financiamento, as demonstrações financeiras prospetivas respeitantes aos exercícios de 2021, 2022, 2023 e 2024 (demonstração da posição financeira, demonstração dos resultados, demonstração da alteração dos capitais próprios e demonstração dos fluxos de caixa), incluindo os pressupostos de referência.

Responsabilidades do órgão de gestão sobre os instrumentos previsionais de gestão

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração da Entidade a preparação e apresentação de Instrumentos previsionais de gestão e a divulgação dos pressupostos em que as previsões neles incluídas se baseiam. Estes Instrumentos previsionais de gestão são preparados nos termos exigidos pelo Despacho nº 395/2020, de 27 de julho, do Secretário de Estado do Tesouro.

Responsabilidades do auditor sobre a revisão dos instrumentos previsionais de gestão

3. A nossa responsabilidade consiste em: (i) avaliar a razoabilidade dos pressupostos utilizados na preparação dos Instrumentos previsionais de gestão; (ii) verificar se os Instrumentos previsionais de Gestão foram preparados de acordo com os pressupostos e instrutivos aplicáveis; e (iii) concluir sobre se a apresentação dos Instrumentos previsionais de gestão é adequada, e emitir o respetivo relatório.

4. O nosso trabalho foi efetuado de acordo com a Norma Internacional de Trabalhos de Garantia de Fiabilidade 3400 (ISAE 3400) - Exame de Informação Financeira Prospetiva, e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Análise

Estrutura e bases de referência

5. O Plano de Atividades e Orçamento (PAO) para o período 2021-2024 apresentado pelo Conselho de Administração tem por base os objetivos traçados para o setor no âmbito dos principais eixos assumidos nas Grandes Opções do Plano para 2021, a operacionalização da intermunicipalização da STCP nos termos do Decreto-Lei nº 151/2019, de 11 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 175/2019, de 27 de dezembro, e as instruções emanadas pelo Despacho nº 395/2020-SET, de 27 de julho, não existindo, nesta fase de transição da STCP de uma empresa do setor empresarial do Estado para uma empresa do setor empresarial local, outras orientações estratégicas, conforme referido na introdução aos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG). São especificamente apresentados nos IPG: a caracterização da entidade; a orientação para a elaboração dos IPG 2021, incluindo objetivos setoriais e pressupostos de referência; o plano de atividades e orçamento (PAO) 2021-2024; o plano de investimentos e financiamento;

demonstrações financeiras prospetivas; principais riscos da execução da proposta de orçamento; e anexos relacionados com a autorização do PAO 2020, com a aprovação do financiamento POSEUR e fichas de projetos, entre os quais a nova bilhética.

6. O plano de atividades e orçamento tem subjacente a política estratégica da empresa, que define três grandes objetivos – promover um serviço de transporte focado no cliente; renovar, modernizar e requalificar a empresa; melhorar a eficiência e promover a sustentabilidade, o contrato de serviço público que incorpora projeções económico-financeiras relativas às atividades de exploração, de investimento e de financiamento e um conjunto de indicadores internos relacionados com a atividade.

Obrigações de Serviço Público (OSP)

7. No âmbito da Intermunicipalização, e por força dos diplomas acima referidos, os municípios e a STCP procederam à modificação do contrato de serviço público em vigor em 2020, tendo em vista a adaptação e a concretização do modelo de gestão, o qual foi sujeito a parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e a visto prévio do Tribunal de Contas, tendo o mesmo sido obtido em 27 de novembro de 2020. Neste contexto, o orçamento para o ano de 2021 considera as compensações das obrigações de serviço público (OSP) do Terceiro Aditamento ao Contrato de Serviço Público em vigor a partir de 27 de dezembro de 2020 as quais se estimam em 10,5 milhões de Euros em 2021, 16,2 milhões de Euros em 2022, 17,8 milhões de Euros em 2023 e 20,1 milhões de Euros em 2024.

Orçamento de exploração

8. Relativamente ao orçamento de exploração considera-se um aumento dos rendimentos previstos face ao estimado para 2020 e uma diminuição face a 2019. Merecem destaque as vendas e serviços prestados que diminuem de 49,6 milhões de Euros em 2019 para 35,9 milhões de Euros em 2021 (menos 27,6%) mas um aumento de 2,5 milhões de Euros face a 2020, o que é justificado pelos efeitos do confinamento provocado pelo surto epidémico COVID-19. Para 2022, 2023 e 2024 considera-se um aumento continuado dos rendimentos situando-se em 48,7 milhões de Euros em 2022 (mais 35,6%), 51,4 milhões de Euros em 2023 (mais 5,6%) e 51,9 milhões de Euros em 2024 (mais 0,9%), o que traduz a evolução estimada da procura, da taxa de atualização tarifária (TAT) em função do Índice de Preços do Consumidor e no pressuposto da retoma da economia. De notar que é assumido que o Estado continuará em 2021 e nos anos seguintes, com o Programa de Apoio à Redução Tarifária – PART. É ainda de referir o aumento dos subsídios à exploração decorrentes das obrigações de serviço público que aumentam de 6,3 milhões de Euros na estimativa de 2020 para 19,93 milhões de Euros em 2021 (mais 215,6%), 22,95 milhões de Euros em 2022 (mais 15,2%), 24,27 milhões de Euros em 2023 (mais 5,7%) e 26,3 milhões de Euros em 2024 (mais 8,4%).

9. Nos gastos operacionais, que incluem o efeito de reversões de imparidades e provisões, prevê-se para o ano de 2021 o total de 54,5 milhões de Euros, o que representa uma diminuição de 5,4% face ao previsto para 2020. Para os anos seguintes são estimados, os totais de 64,6 milhões de Euros para 2022 (mais 18,4%), 65,2 milhões para 2023 (mais 0,9%) e 67,1 milhões para 2024 (mais 3%). Deve notar-se que a redução dos gastos do *forecast* de 2020 para 2021 é influenciada pelo conjunto das rubricas imparidades, provisões, variação de justo valor e ganhos/perdas em associadas devido, especialmente, à reversão de provisões para processos judiciais em curso em cerca de 10,7 milhões de Euros por via da transferência da responsabilidade para o Estado Português a partir de 1 de janeiro de 2021. A mesma situação explica o aumento verificado em 2022 face a 2021. De notar que o entendimento considerado relativamente à reversão das provisões por assunção das obrigações por parte do Estado, não foi seguido pela Comissão de Normalização Contabilística na sequência do pedido de esclarecimentos efetuado pela STCP no âmbito do

processo da Intermunicipalização, que considera a reversão à medida da resolução dos processos, sem prejuízo da necessária divulgação.

10. Ao nível das diferentes naturezas de gastos merecem destaque, pelo que representam no total, os consumos de combustível (gás natural e gasóleo) e os gastos com manutenção geral (autocarro e carro elétrico). No caso dos combustíveis o custo previsto para 2021 traduz uma redução de 30% relativamente a 2019 e um aumento de 34% face ao estimado de 2020, sendo estas variações justificadas pelo comportamento do preço do combustível, embora também possam existir efeitos decorrentes do impacto da COVID 19 na atividade. Para a variação face a 2019 concorre a redução da frota de autocarros movidos a gasóleo. De referir ainda, ao nível do tipo de combustível, a redução acentuada no consumo de gasóleo que é substituído pelo gás natural com evidentes benefícios em termos ambientais. No que se refere à manutenção geral dos autocarros e carros elétricos é previsto para 2021 um aumento de 12,4% face a 2019, diminuindo nos anos seguintes. Esta situação deve-se, essencialmente, à evolução dos gastos com materiais de manutenção, uma vez que ao longo de 2021 está prevista a entrada de mais viaturas com manutenção interna, por contrapartida de viaturas que têm manutenção contratada e manutenção interna, que serão abatidas. No que se refere aos outros gastos é previsto para 2021 um aumento de 1,8 milhões de euros (213%), diminuindo em 2022 para níveis mais próximos da informação histórica. Tal situação é justificada pelo montante relativo ao Projeto Fabulos (cerca de 890 mil euros), valor para o qual há a correspondente contrapartida em termos de receita.

11. Ao nível dos gastos com o pessoal a STCP, através do Despacho nº 658/20-SET de 27/10/2020, obteve autorização para reforço até 50 trabalhadores. Contudo, em 2020 não foi possível proceder à totalidade das contratações para substituição das saídas. Requer ainda no PAO 2021-2024 a autorização para se proceder à constituição de outros 18 elementos em 2021 de modo a compensar igual número de saídas previstas e reforçar os quadros para fazer face ao aumento da oferta, ficando com um total de 1.351 elementos em 2021. Assim, os gastos com pessoal para 2021 aumentam 2,2 milhões de Euros face ao estimado para 2020 e 2,7 milhões de Euros face ao real de 2019, justificado pelo aumento salarial face à taxa de inflação prevista para o ano bem como pelo aumento do número de elementos. Considera-se ainda, nos termos do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, a transferência para o Estado da responsabilidade relativa ao Fundo de Pensões dos trabalhadores da STCP.

12. O resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA) previsto para 2021 é superior ao estimado para o exercício de 2020 em cerca de 18 milhões Euros e em cerca de 9,8 milhões de Euros face ao real de 2019, variação que é explicada pelo surto epidémico verificado em 2020.

Orçamento de investimentos

13. Ao nível dos investimentos, o plano assenta em três grandes áreas de atuação: material circulante; Infraestruturas; e outros. O plano de investimentos prevê 31,65 milhões de Euros em 2021 (21,94 milhões de investimento em material circulante e 5,99 milhões infraestruturas), 22,96 milhões de Euros em 2022 (15,44 milhões em material circulante, e 3,94 milhões em infraestruturas), 14,70 milhões de Euros em 2023 (12 milhões em material circulante, e 2,2 milhões em infraestruturas) e 15,13 milhões para 2024 (13,95 milhões em material circulante). Do plano de investimentos apresentado, 30,9 milhões de Euros encontram-se aprovados pela Tutela e 53,5 milhões de Euros aguardam aprovação. O investimento global encontra-se devidamente detalhado por projetos com indicação do investimento realizado entre 2018 e 2020 e do previsto para cada um dos anos de 2021 a 2024, sendo definido o grau de prioridade de cada investimento. A partir de 2021, com exceção dos investimentos autorizados pelo Estado, o financiamento é, fundamentalmente, assegurado através de fundos comunitários, obrigações de serviço público, alienação de ativos substituídos e rendimentos das propriedades de investimento. O risco financeiro

associado à aprovação e disponibilização dos subsídios, pode exigir o recurso a fontes alternativas de financiamento, o qual não se encontra contemplado.

Financiamento

14. De acordo com o ponto 7.2.1 dos IPG a STCP não prevê a existência de dotações de capital para 2021 e anos seguintes. Assim, pressupõe-se a inexistência de qualquer financiamento a partir de 2021. Foi considerado para este ano participações do Estado no valor de 20,2 milhões de Euros de acordo com a Portaria nº 761/2019, de 29 de outubro, para financiamento de investimentos aprovados.

15. Conforme decorre do capítulo 7.2.2 dos IPG, a empresa cumpre o limite de crescimento de 2% do endividamento para o ano de 2021, determinado de acordo com a fórmula constante das instruções da DGTF, por via da concretização da Intermunicipalização em 1 de janeiro de 2021, com a assunção, por parte do Estado, da dívida histórica, embora os diplomas acima mencionados façam referência à dívida reportada a 31 de dezembro de 2019.

Cumprimento das orientações de referência

16. Os pressupostos macroeconómicos evidenciados no PAO 2021-2024 correspondem aos pressupostos de referência constantes do Despacho nº 395/2020, de 27 de julho, do Secretário de Estado do Tesouro. Do mesmo modo, foram tomadas em consideração as orientações nele definidas. De acordo com o n.º 6 do artigo 39º do Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro, as empresas devem apresentar propostas de plano de atividades e orçamento para cada ano de atividade, reportado a cada triénio. Os IPG 2021 da STCP reportam-se aos anos de 2021 a 2024 tendo em consideração que a vigência do atual Contrato de Serviço Público.

17. O peso dos gastos operacionais (CMVMC, fornecimentos e serviços externos e gastos com o pessoal) aumenta 0,8% face a 2019, pelo que a empresa não cumpre com o definido no artigo 158º do Decreto-Lei n.º 84/2019 (DLEO) e previsto nas instruções da DGTF.

18. Em termos do plano de redução de gastos, verifica-se que as despesas com deslocações e alojamento, ajudas de custo e frota automóvel são superiores em 61,5 mil Euros face a 2019. À exceção das despesas com frota automóvel, todas as referidas rubricas registam uma diminuição em 2021 face a 2019. No que respeita à rubrica de Estudos, pareceres, projetos e consultoria existe um aumento de 113 mil Euros face a 2019.

19. Os gastos com o pessoal previstos para 2021 (total de 34 milhões de Euros), deduzidos de valorizações decorrentes de progressões na carreira e de aumentos salariais são superiores a 2019 em 2,8 milhões de Euros. O peso dos gastos com dirigentes no total dos gastos com o pessoal, é de 2,30% em 2019 e de 2,15% em 2021.

20. No que respeita ao limite de crescimento de endividamento o mesmo é alcançado em 2021, com a Intermunicipalização, assumindo o Estado Português a totalidade da dívida da STCP.

Demonstrações financeiras prospetivas

21. As demonstrações financeiras incluídas nos Instrumentos previsionais de gestão para o período de 2021-2024, foram preparadas, de forma consistente, de acordo com as políticas contabilísticas seguidas pela empresa relativamente à informação financeira histórica e incluem a informação real de 2018 e 2019, a informação orçamentada e estimada para 2020 e as quantias previstas para 2021, 2022, 2023 e 2024, conforme instruções da DGTF e pressupostos internos. De referir, contudo, que por força das obrigações assumidas pelo Estado nos termos do Decreto-Lei n.º

151/2019, a posição financeira da STCP altera-se de forma muito substancial a partir de 2021, inclusive, conforme balanços previsionais apresentados, a que a seguir se faz referência.

22. O total do ativo previsto em 31/12/2021 ascende a 170,9 milhões de Euros (aumentando para 179,8 milhões de Euros em 31/12/2022, para 190,6 milhões de Euros em 31/12/2023 e para 196 milhões de Euros em 31/12/2024), e o passivo total a 36,2 milhões de Euros, mantendo-se nesta ordem de grandeza nos restantes anos considerados (34,8 milhões de Euros, 36,4 milhões de Euros e 32,1 milhões de Euros em 31/12/2022, 31/12/2023 e 31/12/2024, respetivamente). Não obstante os aumentos de capital e a cobertura de prejuízos assumida pelo Estado, os balanços previsionais apresentados nos anos de 2021 a 2023 evidenciam capital próprio inferior a metade do capital social.

23. No ativo destacam-se os seguintes elementos:

- a) Os ativos fixos tangíveis, que correspondem, na sua maioria, a terrenos, edifícios e equipamento básico (equipamentos de transporte), e as propriedades de investimento, representam, no seu conjunto, entre 77% e 81% do total do balanço em 31 de dezembro de cada um dos anos abrangidos pelos IPG. Relativamente aos imóveis deve ser tido em conta o disposto no Decreto-Lei n.º 151/2019 quanto à sua transmissibilidade;
- b) No ativo corrente sobressaem as Outras contas a receber resultantes, na sua maioria, das OSP a receber dos diferentes Municípios e os meios financeiros líquidos (caixa e depósitos bancários), representando no seu conjunto entre 15% e 19% do total do balanço no final de cada um dos anos abrangidos.

24. No passivo, por via do referido acima, destaca-se a extinção, na sua totalidade, dos financiamentos e dos passivos financeiros associados a derivados e das responsabilidades por benefícios pós emprego. As principais rubricas do passivo são constituídas por fornecedores e outras dívidas a pagar. Conforme já salientado, as provisões associadas a processos judiciais em curso foram revertidas, tendo em conta as obrigações assumidas pelo Estado.

25. No que se refere aos Resultados previstos para 2021 salienta-se que o EBITDA ascende a 13,9 milhões de Euros, o que representa um acréscimo de 9,7 milhões de Euros (233%) face a 2019. O resultado operacional prospetivo de 2021 (6,7 milhões de Euros) regista um aumento de 5,4 milhões face a 2019, enquanto o resultado líquido previsto verifica um acréscimo de cerca de 10 milhões de Euros, essencialmente, justificado pela reversão de provisões acima referida. A soma das vendas e serviços prestados com os subsídios à exploração estimados para 2021 é superior à registada em 2019 em 6% (3,3 milhões de Euros), embora a posição relativa de cada um dos componentes se tenha alterado significativamente (prestações de serviços de 49,6 milhões de Euros e subsídios de 4,6 milhões de Euros em 2019 e prestações de serviços de 35,9 milhões Euros e subsídios de 21,6 milhões de Euros em 2021).

26. Os rendimentos e gastos operacionais evidenciados na demonstração dos resultados traduzem o orçamento de exploração apresentado no capítulo 5.6 do Plano.

27. O montante de rendimentos operacionais da STCP previsto para 2021 ascende a 61,3 milhões de Euros e regista um aumento de 4 milhões de Euros face a 2019. No conjunto dos componentes do réditto destaca-se a diminuição das vendas e prestações de serviços em 13,7 milhões de euros e o aumento das OSP em 17 milhões de Euros.

28. O montante de gastos operacionais, sem depreciações, previstos para 2021 ascende a 47,4 milhões de Euros e regista uma redução de 3,8 milhões de Euros (-7,4%) face a 2019. Os gastos totais previstos, sem depreciações, para os anos de 2022 a 2024 são, respetivamente, de 55,7 milhões de Euros, 55,5 milhões de Euros e 56,5 milhões de Euros. Para a diminuição prevista em 2021 face a 2019 concorrem, essencialmente, as variações registadas em provisões, imparidades e mensurações ao justo valor (efeito positivo de 8,2 milhões de Euros) já que no conjunto dos

consumos, fornecimentos e serviços externos e pessoal se verifica um aumento de gastos de 4,2 milhões de Euros. Para este aumento em 2021 concorre, nos fornecimentos e serviços externos, o Projeto Fabulos (1,8 milhões de Euros) e nos gastos com o pessoal as atualizações salariais e o aumento do número de colaboradores (2,7 milhões de Euros).

29. Quanto aos fluxos de caixa, os mesmos são preparados de acordo com os critérios contabilísticos aplicáveis, justificando a diferença, ao nível da classificação por atividades, relativamente aos fluxos apresentados no capítulo do PAO sobre o Plano financeiro.

Conclusão e opinião

31. Baseado na nossa avaliação da prova que suporta os pressupostos e tendo em conta o referido acima, nomeadamente no que se refere: (i) com a concretização do processo de intermunicipalização, em 1 de janeiro de 2021, o Estado assumirá a dívida histórica existente em 31/12/2020 não obstante o Decreto-Lei nº 151/2019 fazer referência a 31 de dezembro de 2019; (ii) em consonância com o referido processo, são consideradas a partir de 1 de janeiro de 2021 as obrigações de serviço público que decorrem do novo aditamento ao Contrato de Serviço Público; (iii) no período a que respeitam os IPG não revertem para o Estado outros ativos além dos mencionados no anexo I ao referido Decreto-Lei; (iv) não são atingidos, em termos gerais, os objetivos definidos no Plano de redução de custos (PRC) nomeadamente: o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios é superior ao verificado em 2019, embora inferior ao estimado para 2020; os gastos com pessoal aumentam face a 2019; o conjunto dos encargos relacionados com deslocações, ajudas de custo e alojamento e frota automóvel são superiores aos incorridos em 2019, situação que se deve, exclusivamente, à frota automóvel não obstante a redução do número de veículos; os encargos relacionados com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria são superiores aos incorridos em 2019 por via dos projetos de investimento em curso; (v) a taxa de crescimento do endividamento em 2020, 2021 e 2022, nos termos definidos pela DGTF, apenas se enquadra no limite fixado de 2%, por efeito da operacionalização da intermunicipalização e com a assunção, por parte do Estado, da totalidade da dívida com referência a 31/12/2020; (vi) o plano de investimentos prevê aquisições de 53,5 milhões de Euros que aguardam aprovação; (vii) a reversão das provisões para processos judiciais em curso pode vir a concretizar-se apenas quando conhecida a decisão judicial, conforme admitido pela Comissão de Normalização Contabilística, nada mais chegou ao nosso conhecimento, que nos leve a concluir que, esses pressupostos não proporcionam uma base razoável para as previsões contidas nos Instrumentos Previsionais de Gestão da Entidade acima indicados. Além disso, em nossa opinião, as demonstrações financeiras prospetivas estão devidamente preparadas com base nos pressupostos e apresentadas numa base consistente com as políticas contabilísticas normalmente adotadas pela entidade de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

32. Devemos, contudo, advertir que, frequentemente, os acontecimentos futuros não ocorrem da forma esperada, pelo que os resultados reais serão provavelmente diferentes dos previstos e as variações poderão ser materialmente relevantes.

Lisboa, 22 de abril de 2021



RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.
representada por Dr. Gabriel Correia Alves, ROC