

**PARECER DO FISCAL ÚNICO SOBRE  
OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO PREVISIONAL  
“Plano de Actividades e Orçamento 2024-2027”**

### **Introdução**

Nos termos do artigo 25.º, n.º 6, alínea j) da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, procedemos à análise dos Instrumentos de Gestão Previsional da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. (a Entidade ou TML), relativos a 2024-2027, que compreendem o Balanço previsional (que evidencia para 2024, um total de 49.351.173 Euros e um total do Capital Próprio de 27.422.860 Euros, incluindo um resultado líquido de 25.547 Euros), a Demonstração de Resultados previsional, a Demonstração dos Fluxos de Caixa previsional e o Plano plurianual de investimentos, incluindo os pressupostos em que se basearam, os quais se encontram descritos no dossier de instrumentos de gestão previsional apresentados, intitulado “Plano de Actividades e Orçamento 2024-2027”, (PAO 2024-2027) aprovado em reunião ordinária do Conselho de Administração, em 02 de novembro de 2023.

### **Responsabilidades do órgão de gestão sobre os instrumentos de gestão previsional**

É da responsabilidade do órgão de gestão a preparação e apresentação dos Instrumentos de Gestão Previsional e a divulgação dos pressupostos em que as previsões neles incluídas se baseiam. Estes Instrumentos de Gestão Previsional são preparados nos termos das disposições legais e estatutárias, designadamente, da alínea b), n.º 2, do art.º 15.º dos Estatutos da Entidade.

### **Responsabilidades do Fiscal Único sobre os instrumentos de gestão previsional**

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

### **Parecer**

Baseado na nossa avaliação da prova que suporta os pressupostos, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que esses pressupostos não proporcionam uma base razoável para as previsões contidas nos Instrumentos de Gestão Previsional da Entidade acima indicados, e que as projeções estão devidamente preparadas com base nos pressupostos e apresentadas numa base consistente com as políticas contabilísticas normalmente adotadas pela Entidade de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística, com exceção das seguintes situações:

- Os efeitos de uma eventual revisão de preços dos quatro contratos com os operadores da Carris Metropolitana, devido à não estabilização da taxa de inflação e com ela (não apenas, mas também), a questão aos aumentos dos preços dos combustíveis.

- O PAO 2024-2027 está marcado pela necessidade de estimar os efeitos de um conjunto de instrumentos e diplomas cuja redação final não se conhece, nomeadamente:
  - ✓ o novo mecanismo “Incentiva +TP” que agrega as diferentes rubricas de financiamento (PART, Extra-PART e ProTransp) e as autonomiza para gestão via Fundo Ambiental;
  - ✓ a estimativa dos impactos da gratuitidade para utilizadores com idade até aos 18 anos e dos estudantes até aos 23 anos que se espera que possa traduzir-se num aumento de procura do sistema e em particular da Carris Metropolitana; e
  - ✓ a revisão do Regulamento Tarifário da AML (em discussão com as outras Autoridades de Transportes) que determinará, entre outros aspetos, a forma de repartição de receita e das compensações tarifárias.
- No PAO 2024-2027 está previsto que haja necessidades de financiamento pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) para pagar aos outros operadores no ano de 2024, no montante de cerca de 106,9 milhões de euros, porém a AML só poderá inscrever no seu orçamento de 2024, uma verba de cerca de 36,4 milhões de euros (afeto ao contrato interadministrativo). O diferencial de cerca de 70,5 milhões de euros é explicado pelo fato de a AML não poder orçar uma verba que decorre das verbas que vierem a ser alocadas pelo novo “Incentiva +TP”.
- Nos rendimentos operacionais e em gastos está inscrito o valor de cerca de 8,2 milhões de euros, relativamente a três contratos de mandato assinados entre a AML e a TML em 22 de fevereiro de 2022, nomeadamente para o planeamento da mobilidade e transportes, promoção da mobilidade sustentável na área metropolitana de Lisboa e desenvolvimento e implementação do navegante® as a service (NaaS), cujo prazo dos contratos se esgotam no dia 31 de dezembro de 2024. No entanto, a TML admite solicitar à AML a revisão do prazo de execução destes contratos de mandato, por forma a melhor garantir a sua execução e diluir o seu impacto num período mais alargado.
- As verbas recebidas a título de comparticipação por fixação de preço, transferidas pela AML pelo contrato programa, estão inscritas no PAO 2024-2027 como prestações de serviços. Apesar do “Parecer” jurídico obtido pela TML, a jurisprudência do Tribunal de Contas aponta para um entendimento formalista, de que, se uma transferência é feita ao abrigo de um contrato programa, então ela assume a qualificação jurídica de subsídio à exploração. Não estamos em condições de dirimir quanto às diferentes posições jurídicas, no entanto, o enquadramento destas verbas terá um efeito material em termos de apuramento do rácio previsto no artigo 62.º, n.º 1, alínea b), do Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local (RJAEL).

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.

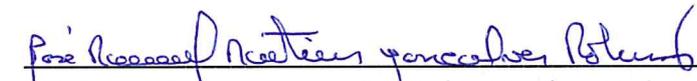


## Ênfases

Sem afetar o parecer expresso no capítulo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

- Está previsto uma verba para juros a suportar, decorrentes de uma eventual contratação de uma linha de tesouraria de curto prazo, que a TML pretende negociar com os bancos após a aprovação do Plano de Atividades e Orçamento para 2024-2027. Este instrumento de curto-prazo deverá prever um montante até 30 milhões de euros, válido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de cada ano, e visa garantir a liquidez necessária para o cumprimento de todos os compromissos financeiros da TML por um período de três meses, caso o calendário de pagamentos do novo Incentiva+TP não ocorrerem dentro do próprio ano económico.
- A Taxa de Atualização Tarifária (TAT) para 2024 foi de 6,43%, nos termos da divulgação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em 30 de outubro de 2023. Nos anos subsequentes a TAT foi atualizada pelas taxas de inflação previstas pelo Conselho das Finanças Públicas (CFP). A taxa de inflação utilizada para 2024 é a constante na LOE de 2024 e nos anos seguintes as previstas pelo Conselho das Finanças Públicas.
- O Estudo de Viabilidade Económica e Financeira, previa que a TML deveria dispor de um quadro de pessoal de 69 elementos. O PAO 2023-2026, previa para o ano de 2023, um total de 92 empregados. Este PAO 2024-2027, prevê para o ano de 2024 e seguintes, um total até 118 empregados, que representam uma estimativa de cerca de 2,3% no rácio “Gastos com pessoal nos gastos operacionais”.

Lisboa, 06 de novembro de 2023

  
José Manuel Martins Gonçalves Roberto (ROC 1051), registado na CMVM com o n.º 20160664, em representação da Roberto, Silva, Matos & Associados, SROC, Lda.