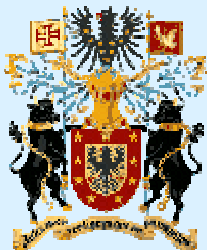




Tribunal de Contas
Secção Regional dos Açores



Relatório
N.º 22/2005-FS/SRATC

Auditoria ao
Fundo Regional dos Transportes
2003

Data de aprovação – 10/11/2005

Processo n.º 05/116.01



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Índice

I.	Sumário	6
II.	Introdução.....	7
II.1.	Fundamento	7
II.2.	Natureza, Âmbito e Organismos a Auditar	7
II.3.	Objectivo	7
III.	Metodologia Utilizada.....	9
III.1.	Planeamento Auditoria	9
III.1.1.	Estudo Prévio.....	9
III.1.2.	Determinação da Amostra.....	9
III.2.	Trabalho de Campo	10
III.2.1.	Calendarização	11
III.2.2.	Reuniões com os Responsáveis	11
III.2.3.	Verificação Documental.....	11
III.2.4.	Verificação Física	12
III.2.5.	Condicionantes e Limitações	12
III.3.	Elaboração do Relatório	12
III.3.1.	Tratamento e Análise da Informação	12
III.3.2.	Testes Efectuados	12
III.3.3.	Execução do Relatório	12
IV.	O FRT.....	13
IV.1.	Enquadramento legal e competências	13
IV.2.	Órgãos de Gestão.....	14
IV.3.	Relação dos Responsáveis.....	15
V.	Processo de Conta	15
V.1.	Demonstração Numérica	15
V.2.	Orçamento.....	16
V.3.	Execução Orçamental	17
V.3.1.	Análise da Receita e Despesa.....	17
V.4.	Fluxos Financeiros Extra Orçamento	19
VI.	Análise Patrimonial e de Exploração	20



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VI.1.	A Situação Patrimonial do Fundo.....	20
VI.2.	A Actividade do Fundo	22
VII.	Análise do Programa SIRIART.....	23
VII.1.	Enquadramento do Programa	23
VII.1.1.	Objectivos Pretendidos	23
VII.1.2.	Âmbito dos Apoios	23
VII.2.	O FRT e o SIRIART	24
VII.2.1.	Avaliação do sistema de Controlo Interno relativo ao Programa SIRIART	24
VII.2.2.	Gestão técnica, administrativa e financeira das candidaturas apresentadas ao abrigo do SIRIART	24
	Candidaturas.....	25
	Aprovações e cálculo do Incentivo a Conceder	25
	Execução Financeira.....	27
	Conclusão do Projecto.....	28
	Acompanhamento efectuado pelo FRT	29
VII.3.	Impacto do Programa SIRIART nos Transportes Colectivos de Passageiros	30
VII.4.	Análise dos Apoios por Promotor	34
VII.4.1.	Empresa Varela, Lda	34
VII.4.2.	Empresa Auto Viação Micaelense, Lda.....	36
VII.4.3.	Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda	40
VII.4.4.	Empresa de Viação Terceirense, Lda	45
VIII.	Contraditório	48
IX.	Conclusões e Recomendações	49
X.	Decisão.....	51
XI.	Conta de Emolumentos.....	52
XII.	Ficha Técnica:	53
XIII.	Anexos	54



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Índice de Quadros

Quadro 1 – Execução Orçamental de 2003	16
Quadro 2 – Estrutura da Receita	17
Quadro 3 – Estrutura da Despesa	18
Quadro 4 – Fluxos Financeiros Extra-orçamentais de 2003	19
Quadro 5 – Mov. de Rec. Próprias p/ Reg. de Contas de Ordem em 2003	19
Quadro 6 – Balanços de 2001, 2002 e 2003	20
Quadro 7 - Resumo dos Balanços de 2001, 2002 e 2003	21
Quadro 8 – Demonstração dos Resultados de 2001, 2002 e 2003	22
Quadro 9 – Total do Investimento no Triénio 2001 / 2003	30
Quadro 10 – Investimento Per-Cápita (5 000 Hab.)	30
Quadro 11 – Renovação da Frota de Autocarros	31
Quadro 12 – Investimento da Empresa Varela, Lda	34
Quadro 13 – Financ. e Natureza do Invest. da Empresa Varela, Lda	34
Quadro 14 – Indic. de Real. do Invest. da Empresa Varela, Lda	35
Quadro 15 – Investimento da Empresa AVM, Lda	36
Quadro 16 – Financ. e Natureza do Invest. da Empresa AVM, Lda	36
Quadro 17 – Indicadores de Real. do Invest. da Empresa AVM, Lda	37
Quadro 18 – Investimento da Empresa CRP, Lda	40
Quadro 19 – Financ. e Natureza do Investimento da Empresa CRP, Lda	40
Quadro 20 – Indicadores de Real. do Investimento da Empresa CRP, Lda	41
Quadro 21 – Investimento da EVT, Lda	45
Quadro 22 – Financiamento e Natureza do Investimento da EVT, Lda	45
Quadro 23 – Indicadores de Realização do Investimento da EVT, Lda	46



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Estrutura da Receita	17
Gráfico 2 – Estrutura da Despesa	18
Gráfico 3 – Componentes do Activo	21
Gráfico 4 – Comp. dos F. Próprios e Passivo	21
Gráfico 5 – Idade Média das Frotas de Autocarros	32

Índice de Fotografias

Fotografia 1 – Autocarro da Empresa Varela, Lda.	35
Fotografia 2 – Autocarro da Empresa Auto Viação Micaelense, Lda.	37
Fotografia 3 – Autocarro da Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda.	42
Fotografia 4 – Autocarro da Empresa Viação Terceirense, Lda.	46

Índice de Organigramas

Organigrama 1 – Organização do FRT	14
---	-----------



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

SIGLAS

AVM	Auto Viação Micaelense, Lda.
CRP	Caetano, Raposo & Pereiras, Lda.
DLR	Decreto Legislativo Regional
DROT	Direcção Regional do Orçamento e Tesouro
DRR	Decreto Regulamentar Regional
DROPTT	Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres
DSVTT	Direcção de Serviços de Viação e Transportes Terrestres
EVT	Empresa de Viação Terceirense, Lda.
FRT	Fundo Regional dos Transportes
GNR	Guarda Nacional Republicana
ORAA	Orçamento da Região Autónoma dos Açores
POCP	Plano Oficial de Contabilidade Pública
PRODESA	Programa Operacional para o Desenvolvimento Económico e Social dos Açores
PSP	Polícia de Segurança Pública
SIRIART	Sistema de Incentivos à Redução do Impacto Ambiental e Renovação das Frotas no transporte Colectivo Regular de Passageiros
SRHE	Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos
UE	União Europeia



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

I. Sumário

Apresentação

A auditoria realizada ao FRT, teve como objectivo apreciar os apoios/subsídios concedidos ao abrigo do programa SIRIART e a verificação da legalidade e conformidade das operações financeiras (contas e demonstrações financeiras), dos procedimentos e das despesas associadas à execução dos processos seleccionados, bem como avaliar o sistema de controlo interno no âmbito da execução daquele programa.

A auditoria integra-se na execução do Plano de Acção da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas.

A auditoria incluiu, também, nas entidades dos projectos seleccionados – Auto Viação Micaelense, Lda., Caetano, Raposo e Pereiras, Lda., Empresa de Viação Terceirense, Lda. e Varela & C.^a, Lda. – a verificação da execução dos investimentos, seu cumprimento e contabilização das verbas recebidas.

Principais Conclusões / Observações

O FRT revela uma situação financeira equilibrada, tanto a nível orçamental como de equilíbrio de curto e médio prazo.

A gestão técnica, administrativa e financeira, efectuada pelo FRT, dos apoios concedidos à Auto Viação Micaelense, Lda., Caetano, Raposo e Pereiras, Lda., Empresa de Viação Terceirense e Varela & C.^a, Lda., no âmbito do SIRIART, apresenta lacunas no âmbito da análise das candidaturas, determinação do incentivo a conceder e execução financeira.

A substituição de autocarros, com média de idade elevada, por novos veículos, e a implementação de um sistema bilhético proporcionou melhoramentos para o serviço de transportes públicos colectivos.

Aqueles melhoramentos foram extensivos quer às empresas, através da diminuição do tempo das paragens dos autocarros, na maior eficiência da gestão dos circuitos rodoviários, na redução dos custos de manutenção dos veículos e na diminuição dos consumos de combustível, quer ainda, para os utentes, no melhor conforto, no aumento da segurança, na redução da poluição do ar e sonora e na maior comodidade na aquisição de bilhetes e utilização de passes.

Principais Recomendações

O FRT deve colmatar as lacunas identificadas na instrução das candidaturas e no sistema de controlo e acompanhamento dos apoios financeiros, procedendo de forma eficaz à fiscalização dos projectos da sua competência, nas componentes material, financeira e contabilística, e garantir a fiabilidade dos pagamentos efectuados.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

II. Introdução

II.1. Fundamento

A auditoria ao FRT (incluindo a verificação nas empresas Auto Viação Micaelense, Lda., Caetano, Raposo e Pereiras, Lda., Empresa de Viação Terceirense e Varela & C.^a, Lda.), desenvolveu-se no âmbito das competências do TC, cometidas no art.º 55.º, da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, no cumprimento do plano anual de fiscalização sucessiva da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas.

O último processo de conta objecto de apreciação por este Tribunal, foi a Verificação Interna 23/2002, que consta do processo n.º 74/01, cujo relatório foi aprovado em 12/Dez/2002.

A organização e documentação do processo de contas de 2003 enviada ao Tribunal de Contas obedeceram às Instruções 1/93, publicadas no Diário da República, I Série B, n.º 17, de 21 de Janeiro de 1993.

II.2. Natureza, Âmbito e Organismos a Auditar

A auditoria foi dirigida para a análise processual dos apoios concedidos e de projectos integrados no âmbito do SIRIART, nos anos de 2002 e 2003, no sentido de verificar a conformidade legal dos procedimentos financeiros e administrativos adoptados, bem como avaliar a organização, funcionamento e sistema de controlo interno no âmbito daquele programa.

Em termos materiais a auditoria incidiu sobre a análise e avaliação das contas e demonstrações financeiras do FRT e sobre a verificação de 4 projectos SIRIART, que foram seleccionados tendo por base o universo dos projectos com despesas validadas nos anos 2002 e 2003.

Os organismos auditados foram o FRT, bem como as entidades proponentes dos projectos seleccionados.

II.3. Objectivo

O objectivo consistiu genericamente:

- a) na verificação da legalidade e regularidade das operações;
- b) na análise das contas e demonstrações financeiras (POCP), com vista a aferir a fidelidade da situação financeira e patrimonial do FRT, na gerência de 2003;
- c) na execução de testes substantivos às operações financeiras mais relevantes (Receita e Despesa);
- d) na verificação do cumprimento da Recomendação do Tribunal relativa à movimentação da totalidade de receitas próprias pelo regime de contas de ordem, ao nível dos procedimentos contabilísticos;



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

-
- e) na verificação da legalidade e da conformidade dos procedimentos e das despesas associadas à execução dos projectos/apoios seleccionados ao abrigo do SIRIART, a saber:
- e.1) Análise das candidaturas materialmente relevantes;
 - e.2) Verificação dos requisitos de acesso;
 - e.3) Confirmação dos investimentos relevantes, por promotor;
 - e.4) Confirmação dos apoios concedidos;
 - e.5) Análise do sistema de controlo interno;
 - e.6) Verificação “in loco” dos bens adquiridos e sua afectação.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

III. Metodologia Utilizada

III.1. Planeamento Auditoria

III.1.1. Estudo Prévio

Esta fase teve como objectivo conhecer o organismo e o seu funcionamento, tendo-se, para o efeito, utilizado a seguinte metodologia:

- Realização dos trabalhos preparatórios com vista a proceder-se ao enquadramento legal e institucional do organismo;
- Apreciação do cadastro do serviço (relatórios, acórdãos e outras informações);
- Verificação da conta de 2003;
- Análise dos mapas de controlo orçamental;
- Análise económico-financeira;
- Análise e enquadramento do Sistema de Incentivos à *Redução do Impacto Ambiental e Renovação das Frotas no transporte Colectivo Regular de Passageiros* (SIRIART);
- Enquadramento dos Projectos;
- Identificação das entidades titulares dos pedidos de financiamento;
- Calendário de execução física;
- Financiamento das candidaturas;
- Alterações e revisões do processo;
- Realização física das candidaturas;
- Pagamentos efectuados;
- Processos de decisão;
- Processos de financiamento (adiantamentos, pagamentos);
- Relatórios de execução final;
- Despesas Elegíveis;
- Processo contabilístico;
- Elaboração do Plano Global de auditoria.

III.1.2. Determinação da Amostra

O critério utilizado na determinação da amostra, que teve como objectivo seleccionar um conjunto de bens verificáveis no trabalho “in loco”, foi o método não estatístico, aplicando a técnica de amostragem sobre valores estratificados e baseou-se nos seguintes pressupostos:

1. Selecção de todas as empresas que beneficiaram dos apoios do SIRIART, nos anos de 2002/2003, em todo o arquipélago dos Açores;



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

2. Agregação das empresas por cada ilha, hierarquizadas por valor de apoio recebido, para os anos em análise, conforme quadro:

Empresas / Ilhas	2002		2003		Total	
	€	%	€	%	€	%
Empresa de Viação Terceirense	1.225.625,60	42,82%	1.287.889,66	43,74%	2.513.515,26	43,29%
<i>Na Terceira</i>	1.225.625,60	42,82%	1.287.889,66	43,74%	2.513.515,26	43,29%
Varela & Cª Lda	579.555,81	20,25%	550.407,79	18,69%	1.129.963,60	19,46%
Auto Viação Micaelense, Lda	356.275,37	12,45%	348.538,79	11,84%	704.814,16	12,14%
Caetano, Raposo e Pereira, Lda	256.469,73	8,96%	438.234,85	14,88%	694.704,58	11,96%
<i>Em S. Miguel</i>	1.192.300,91	41,66%	1.337.181,43	45,41%	2.529.482,34	43,56%
Farias, Lda	119.696,72	4,18%	167.710,50	5,70%	287.407,22	4,95%
<i>No Faial</i>	119.696,72	4,18%	167.710,50	5,70%	287.407,22	4,95%
Empresa de Viação do Pico	217.797,11	7,61%	94.385,18	3,21%	312.182,29	5,38%
<i>No Pico</i>	217.797,11	7,61%	94.385,18	3,21%	312.182,29	5,38%
Em. Trans. Colect. Ilha Graciosa, Lda	106.730,28	3,73%	57.254,28	1,94%	163.984,56	2,82%
<i>Na Graciosa</i>	106.730,28	3,73%	57.254,28	1,94%	163.984,56	2,82%
Total Apoios do SIRIART	2.862.150,62	100%	2.944.421,05	100%	5.806.571,67	100%

3. Escolha das empresas pelo volume de apoio obtido mais relevante, ou seja 87% dos apoios concedidos pelo FRT nos anos 2002 e 2003, conforme relação:

Empresas / Ilhas	2002		2003		Total	
	€	%	€	%	€	%
Empresa de Viação Terceirense	1.225.625,60	42,82%	1.287.889,66	43,74%	2.513.515,26	43,29%
<i>Na Terceira</i>	1.225.625,60	42,82%	1.287.889,66	43,74%	2.513.515,26	43,29%
Varela & Cª Lda	579.555,81	20,25%	550.407,79	18,69%	1.129.963,60	19,46%
Auto Viação Micaelense, Lda	356.275,37	12,45%	348.538,79	11,84%	704.814,16	12,14%
Caetano, Raposo e Pereira, Lda	256.469,73	8,96%	438.234,85	14,88%	694.704,58	11,96%
<i>Em S. Miguel</i>	1.192.300,91	41,66%	1.337.181,43	45,41%	2.529.482,34	43,56%

4. Selecção dos bens (efectivamente adquiridos) passíveis de verificação física (excluindo os consumíveis) e com suporte documental, constantes do processo de candidatura das empresas escolhidas no critério anterior;
5. Análise e verificação física/documental de todos os bens inventariados, pelo critério definido no ponto anterior.

III.2. Trabalho de Campo

Estes trabalhos foram desenvolvidos na sede do FRT (parte processual e documental) e junto dos responsáveis das empresas, com vista a verificar, *In loco*, a utilização/afecção dos equipamentos subsidiados.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

III.2.1. Calendarização

A acção *in loco* desenrolou-se entre os meses de Junho e Julho conforme descrito:

- No FRT, em Ponta Delgada, de 24 a 30 de Junho de 2004 (cinco dias úteis), alargado para novo período de 5 a 9 de Julho de 2004 (mais cinco dias úteis);
- Na empresa Varela & C^a Lda (Ilha S. Miguel), de 13 e 14 de Julho de 2004 (dois dias úteis);
- Na empresa Auto Viação Micaelense, Lda (Ilha S. Miguel), dia 15 Julho de 2004 (um dia útil);
- Na empresa Caetano, Raposo e Pereiras, Lda (Ilha S. Miguel), dia 16 Julho de 2004 (um dia útil);
- Na Empresa de Viação Terceirense (Ilha Terceira), de 19 a 20 de Julho de 2004 (dois dias úteis).

III.2.2. Reuniões com os Responsáveis

No Fundo foram promovidas reuniões com a presidente da Comissão de Gestão e com os serviços da DROPTT (Direcção de Serviços de Viação e Transportes Terrestres¹), que se disponibilizaram para prestarem, nas diferentes sessões de trabalho, toda a informação e apoio, não havendo quaisquer limitações ao trabalho desenvolvido pelos auditores, facto que merece o devido registo.

III.2.3. Verificação Documental

Em relação aos apoios concedidos ao abrigo do programa SIRIART foram analisados os seguintes documentos de suporte:

1. Dossier de Candidatura (anual) por cada empresa;
2. Relatório Técnico de apreciação da candidatura;
3. Contratos de Financiamento;
4. Certidões da Segurança Social e das Finanças;
5. Facturas e recibos do investimento realizado;
6. Documentação de licenciamento de autocarros (licenças, livretes, registo propriedade);
7. Informação de suporte à autorização da despesa (concessão do apoio);
8. Autorização de pagamento e pagamento.

No trabalho de campo efectuou-se a realização das verificações processuais e documentais, das autorizações de despesa, dos registos dos compromissos, da contabilização, do processamento e do pagamento das despesas, no âmbito do SIRIART.

¹ Entidade responsável pelo licenciamento dos autocarros.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

III.2.4. Verificação Física

Com o objecto de se estabelecer o confronto entre a execução financeira e a efectiva concretização dos investimentos, procedeu-se a um teste de materialidade, que consistiu na verificação da identificação dos autocarros (números de chassis e motor, matrícula, lotação e modelo) e sua afectação às carreiras de serviço público. No que concerne aos equipamentos integrados no sistema bilhético (máquinas, computadores e impressoras) verificou-se a sua existência e funcionamento.

O número e o tipo de bens observados foram:

- 61 Autocarros;
- 14 Computadores;
- 10 Periféricos;
- 221 Máquinas emissoras de bilhetes;
- 4 Sistemas Bilhéticos.

III.2.5. Condicionantes e Limitações

No desenvolvimento dos trabalhos de campo, a equipa técnica de auditoria não se deparou com factores que limitassem a acção.

Cumpram-se a total e voluntariosa disponibilidade e colaboração prestadas, pela dirigente e colaboradores do fundo, pelos responsáveis da Direcção de Serviços de Viação e Transportes Terrestres e pelos colaboradores das empresas contactadas, que foram sempre patentes no decurso dos trabalhos.

III.3. Elaboração do Relatório

III.3.1. Tratamento e Análise da Informação

Esta fase compreendeu a sistematização da informação recolhida no trabalho de campo, bem como a verificação da conformidade do processo de prestação de contas, em função dos testes realizados *in loco* e no TC.

III.3.2. Testes Efectuados

Ao longo dos trabalhos foram utilizadas “*ferramentas de auxílio*” no desenvolvimento da acção, nomeadamente pela aplicação de testes substantivos e de conformidade que, por sua vez, permitiram avaliar a fiabilidade do sistema de controlo interno, instituído no âmbito do SIRIART, e consolidar as conclusões obtidas.

III.3.3. Execução do Relatório

Esta última fase consiste na elaboração de um relatório preliminar de auditoria, sujeito a contraditório, culminando com um relatório final.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

IV. O FRT

IV.1. Enquadramento legal e competências

O DLR n.º 5/90/A, de 16 de Maio, criou o FRT dotando-o de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, atribuindo a sua administração a uma Comissão de Gestão composta por um presidente e dois vogais.

O FRT tem dupla tutela, dependendo das Secretarias Regionais da Economia e da Habitação e Equipamentos. À primeira Secretaria estão atribuídas competências no âmbito dos transportes marítimos e aéreos e à segunda competências em matéria de transportes terrestres.

A actividade do FRT está regulada no DRR n.º 31/90/A, de 29 de Setembro.

O Fundo tem sede em Ponta Delgada e exerce a sua actividade em toda a Região Autónoma dos Açores.

Este organismo tem por missão assegurar os apoios financeiros e técnicos ao sector dos transportes da Região, nomeadamente:

- Habilitar os departamentos governamentais de elementos de apoio às políticas do sector dos transportes;
- Proceder a estudos para efeitos de apreciação dos apoios financeiros;
- Suportar os encargos dos tarifários, na componente social;
- Subsidiar os operadores de transportes, através de financiamentos reembolsáveis e não reembolsáveis;
- Avalizar e suportar os encargos financeiros decorrentes dos financiamentos contraídos pelos operadores de transportes, destinados a investimentos;
- Assegurar a aplicação de quaisquer outras medidas, determinadas superiormente.

O financiamento da actividade do FRT é assegurado pelas receitas resultantes de taxas específicas e provenientes das actividades portuária, terrestre e aérea, das receitas obtidas com a exploração de bens que lhe estão afectos, dos financiamentos bancários obtidos, das transferências do ORAA, dos fundos comunitários e outras entidades públicas e, ainda, por quaisquer verbas que por lei, contrato, ou a qualquer outro título, lhe estejam atribuídas.

O regime de autonomia financeira e a natureza das receitas do FRT sujeitam-no aos normativos contidos no DLR n.º 1/84/A, de 16 de Janeiro, que visa regulamentar a movimentação e utilização das receitas próprias, a organização e publicação dos orçamentos e a prestação e publicidade das contas, devendo, ainda, fazer passar pelo regime de contas de ordem todas as suas receitas próprias.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Foi no exercício económico 2003 que entrou em vigor o novo classificador das receitas e das despesas públicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26/2002, de 14 de Fevereiro, cuja principal inovação está relacionada com a distinção entre as verbas compreendidas no orçamento dos organismos e as verbas de carácter extra orçamental, normalmente consignadas a terceiros.

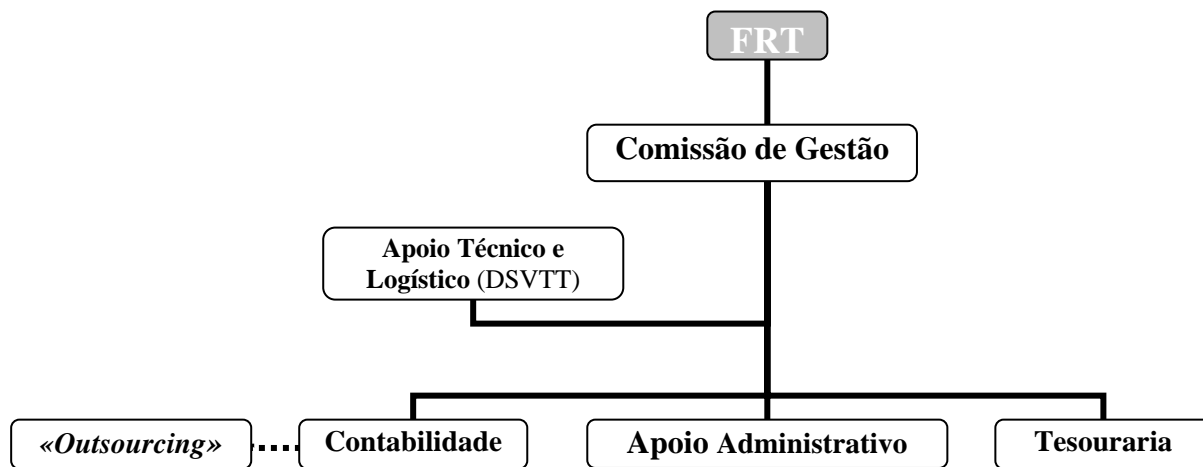
IV.2. Órgãos de Gestão

O FRT tem como único órgão de gestão a Comissão de Gestão, composta por um presidente e dois vogais, nomeados em comissão de serviço por dois anos renováveis, sendo remunerados por gratificações.

O Fundo não dispõe de quadro de pessoal, sendo o seu funcionamento assegurado por um técnico superior e dois administrativos oriundos da SRHE. Registe-se ainda o facto de o FRT contratar serviços especializados de apoio à sua contabilidade.

A organização do FRT está estruturada conforme o apresentado no organigrama:

Organigrama 1 – Organização do FRT



Das competências da Comissão de Gestão destacam-se as seguintes:

- Elaborar planos de actividade e orçamentos;
- Elaborar o relatório de actividades;
- Elaborar a conta de gerência;
- Elaborar propostas de financiamento;
- Acompanhar a execução dos apoios concedidos, através de exames, vistorias e outras reputadas de necessárias;
- Contratar técnicos e serviços especializados necessários à prossecução dos seus objectivos.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

IV.3. Relação dos Responsáveis

Responsáveis²:

Maria Ana Carreiro Machado da Costa (Presidente)

Morada: Av. Príncipe do Mónaco, Lote 6 – 2º Dtº – Ponta Delgada

Remuneração: €37 280,46

Teresa Maria da Silveira Torres Castro Neves Rebelo (Vogal)

Morada: Av. Antero Quental, n.º 35 – Ponta Delgada

Remuneração: €6 616,26

Patrícia Filomena da Costa Pimentel (Vogal)

Morada: Av. Visconde da Praia, n.º 11 – Ponta Delgada

Remuneração: €6 616,26

V. Processo de Conta

V.1. Demonstração Numérica

O processo está instruído com os documentos necessários à análise e conferência da conta e, pelo seu exame, verifica-se que o resultado da gerência, de acordo com alínea c) do n.º 3 do art. 54.º, da Lei 98/97, de 26 de Agosto, foi o que consta do seguinte ajustamento³:

DÉBITO:

Saldo da Gerência Anterior	€1 986 144,78	
Recebido na Gerência	<u>€11 063 158,04</u>	<u>€13 049 302,82</u>

CRÉDITO:

Saído na Gerência	€10 241 855,40	
Saldo para a Gerência Seguinte	<u>€2 807 447,42</u>	<u>€13 049 302,82</u>

² Vide relação dos responsáveis, a fls.1597.

³ Neste ajustamento estão consideradas as verbas de origem orçamental e extra-orçamental, conforme elementos apresentados no Mapa de Fluxos de Caixa.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

V.2. Orçamento

O orçamento ordinário no valor de 6 040 mil euros foi sujeito, durante a gerência, a 7 alterações, elevando o seu montante para 8 383 mil euros. O quadro resumo espelha os ajustamentos orçamentais e a sua execução:

Quadro 1 – Execução Orçamental de 2003

Unid.: Euro

Execução Orçamental de 2003	Orçamentos				Mapa de Controlo Orçamental		
	Ordinário	Alterações		Ajustado	Cobrado / Processado	%	Diferenças
		Anulações	Reforços				
Receitas	6.039.818	0	+2.343.141	8.382.959	8.691.051	104	308.092
Correntes	3.942.948	0	+10.000	3.952.948	4.062.825	103	109.877
Capital	2.096.870	0	+2.333.141	4.430.011	4.628.226	104	198.215
Despesas	6.039.817	-631.100	+2.974.241	8.382.958	5.942.378	71	-2.440.580
Correntes	2.267.413	-381.100	+991.683	2.877.996	2.704.728	94	-173.268
Capital	3.772.404	-250.000	+1.982.558	5.504.962	3.237.650	59	-2.267.312

Fonte: Orçamentos e Mapa de Controlo Orçamental (Receita e Despesa) de 2003

A execução das **Despesas de Capital** cifrou-se numa taxa de 59% devido, essencialmente, à não utilização da dotação, no valor de 1 621 mil euros, da rubrica **07 01 15 - Outros Investimentos**, que havia sido criada e reforçada para “*diversos apoios aos transportes mediante despacho superior*”⁴

No que respeita à realização da despesa verifica-se que não foram excedidas as dotações orçamentais previstas.

O orçamento final e a sua execução respeitam o princípio do equilíbrio, onde se prevê que as «*As receitas efectivas têm de ser, pelo menos, iguais às despesas efectivas ...*»⁵.

A execução do orçamento do FRT apresentou um **Superavit** de 2 749 mil euros.

⁴ Conforme nota justificativa do 3º Orçamento Suplementar de 2003.

⁵ O Princípio do Equilíbrio está consubstanciado no artigo 4.º na Lei n.º 79/98, de 24 de Novembro - Enquadramento do Orçamento da Região Autónoma dos Açores.



V.3. Execução Orçamental

V.3.1. Análise da Receita e Despesa

V.3.1.1 Estrutura da Receita

Em termos globais, os valores arrecadados atingiram, aproximadamente, 8 691 mil euros.

Quadro 2 – Estrutura da Receita

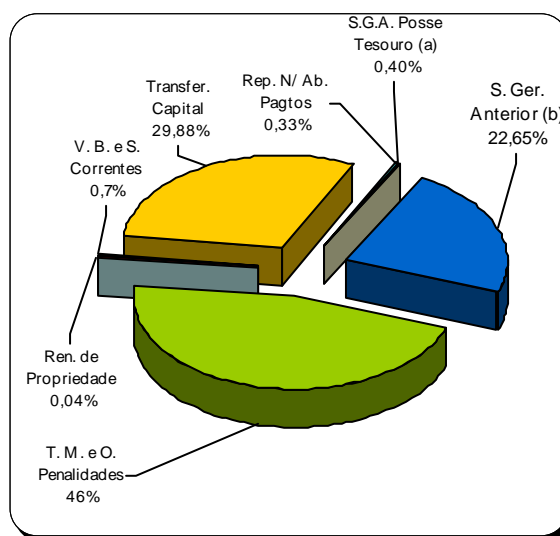
Estrutura da Receita 2003	Unid.: Euro	
	Valores	%
T. M. e O. Penalidades	3.999.203,19	46
Ren. de Propriedade	3.117,94	0,04
V. B. e S. Correntes	60.503,88	0,7
Transfer. Capital	2.596.802,77	29,88
Rep. N/ Ab. Pagtos	28.281,84	0,33
S.G.A. Posse Tesouro (a)	34.819,93	0,40
S. Ger. Anterior (b)	1.968.321,05	22,65
Total	8.691.050,60	100

Fonte: Mapas de Fluxos Financeiros e do Controlo Orçamental.

Notas:

- (a) Referente à requisição do saldo da gerência anterior acumulado, de receitas próprias, que estava na posse do Tesouro;
(b) Refere-se ao saldo na posse do FRT e não inclui o saldo de verbas extra-orçamentais.

Gráfico 1 – Estrutura da Receita



As fontes de financiamento do FRT provêm das suas receitas próprias e de financiamentos específicos da UE, não recebendo nenhuma verbas do ORAA.

Analisando a estrutura dos recebimentos em função da sua classificação económica, constata-se que uma parte relevante das origens adveio das **Taxas Multas e Outras Penalidades**, representando 46% do total arrecadado, €3 999 203,19. Estas receitas são constituídas, essencialmente, por taxas portuárias, terrestres e aéreas e ainda pela **Taxa de Reestruturação Portuária**⁶.

Salienta-se ainda as **Transferências de Capital**, que totalizaram €2 596 802,77, provenientes da UE, ao abrigo do PRODESA, cuja finalidade consistiu em financiar a execução do programa SIRIART.

O saldo da gerência anterior, no valor de €1 968 321,05, representou 22,65% do total das receitas arrecadadas.

⁶ Consignada ao serviço da dívida do empréstimo de médio e longo prazo contraído para a reestruturação dos serviços de operação portuária.



V.3.1.2 Estrutura da Despesa

Os valores “aplicados” totalizaram, aproximadamente, 5 942 mil euros, permanecendo em **Saldo Final** o valor de 2 749 mil euros.

Quadro 3 – Estrutura da Despesa

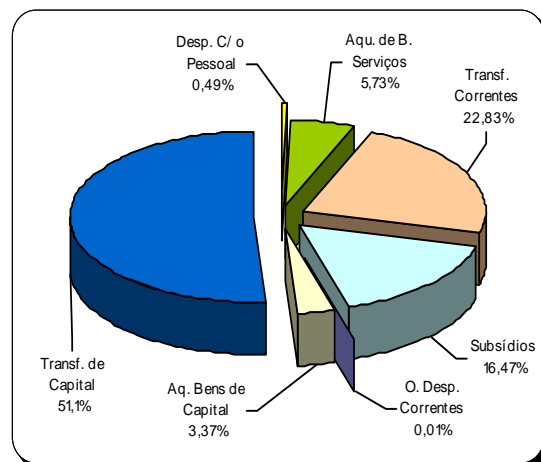
Unid.: Euro

Estrutura da Despesa 2003	Valores	%
Desp. C/ o Pessoal	28.934,63	0,49
Aqu. de B. Serviços	340.310,11	5,73
Transf. Correntes	1.356.394,29	22,83
Subsídios	978.767,93	16,47
O. Desp. Correntes	320,73	0,01
Aq. Bens de Capital	200.481,82	3,37
Transf. de Capital	3.037.168,30	51,1
Total	5.942.377,81	100
Saldo Orçam. Final (a)	2.748.672,79	

Fonte: Mapas de Fluxos Financeiros e do Controlo Orçamental.

Notas:
(a) Neste saldo não está incluído o saldo de verbas extra-orçamentais.

Gráfico 2 – Estrutura da Despesa



As Aquisições de Bens e Serviços representam 5,7% do total da Despesa, em virtude do FRT se encontrar sediado num edifício afecto à DROPTT, em Ponta Delgada, partilhando as instalações com os serviços da DSVTT (ocupa três divisões e um espaço para arquivo). Consequentemente, constata-se que os gastos de funcionamento imputáveis directamente ao Fundo são suportados pelo mesmo, quanto aos restantes, relacionados com as despesas comuns (água, luz, limpeza e higiene, segurança e manutenção) são financiados pelo orçamento da DROPTT.

Mais de metade da despesa do FRT, **Transferências de Capital**, foi canalizada para sociedades privadas para fazerem face a investimentos, verba que atingiu €3 037 168,30. A maior parte deste apoio destinou-se às empresas rodoviárias de transportes colectivos de passageiros (programa SIRIART) e uma pequena fatia foi para as empresas de transportes marítimos de passageiros.

As **Transferências Correntes** constituíram uma componente relevante na estrutura de despesas do Fundo, representando 23% do total da despesa, ou seja, um valor de €1 356 394,29. Estas transferências corresponderam a uma fracção das receitas próprias obtidas pelo FRT e que estão, por lei, consignadas à **Administração Regional** e à **Administração Central** (PSP / GNR).

Os **Subsídios** constituíram outra despesa relevante e destinaram-se exclusivamente para o funcionamento da empresa **Açorline – Transportes Marítimos, SA**, totalizando o montante de €978 767,93.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

V.4. Fluxos Financeiros Extra Orçamento

Este capítulo compreende as verbas de carácter extra orçamental, normalmente consignadas a terceiros, apresentadas de acordo com o novo classificador das receitas e das despesas públicas⁷, conforme se pode observar no quadro seguinte:

Quadro 4 – Fluxos Financeiros Extraorçamentais de 2003

Recebimento de Valores		Valores	Entrega de Valores		Valores
Gerência Anterior		17.823,73	Gerência Anterior		615.406,39
Op. Tesouraria		17.823,73	Op. Tesouraria		17.823,73
Presente Gerência		4.340.428,49	C. Ordem - Rec. Próprias		597.582,66
Op. Tesouraria		87.749,34	Presente Gerência		3.684.071,20
Rec. Estado		7.798,19	Op. Tesouraria		28.974,71
C. Ordem - Rec. Próprias		4.244.880,96	Rec. Estado		7.798,19
			C. Ordem - Rec. Próprias		3.647.298,30
			Para Gerência Seguinte:		58.774,63
			Op. Tesouraria		58.774,63
Total		4.358.252,22	Total		4.358.252,22

Fonte: Mapas de Fluxos Financeiros e do Controlo Orçamental.

O movimento de *Fluxos Financeiros Extra Orçamento* atingiu o valor de 4 358 mil euros.

As receitas próprias do FRT estão sujeitas ao regime normativo definido no DLR n.º 1/84/A, de 16 de Janeiro, isto é, devem transitar pelos cofres da Região antes de serem aplicadas no pagamento das despesas.

O quadro seguinte demonstra o destino dado às receitas próprias:

Quadro 5 – Movimento de Receitas Próprias pelo Regime de Contas de Ordem em 2003

Receitas Próprias na Posse do FRT 2003			Receitas Próprias na Posse da DROT 2003		
Saldo Inicial (a)	(1)	597.582,66	S. Inicial Afecto ao FRT (b)	(1)	34.819,93
Arrecadadas (a)	(2)	3.898.755,59	Entregas na DROT do FRT	(2)	4.244.880,96
Total de Rec. Próp.	(3)=(1)+(2)	4.496.338,25	Total na Posse da DROT	(3)=(1)+(2)	4.279.700,89
G. Ant. (a)	(4)	597.582,66	Levantamentos do FRT	(4)	4.279.700,89
Pres. Ger. (a)	(5)	3.647.298,30	S. Final Afecto ao FRT	(5)=(3)+(4)	0,00
Total Entregas na DROT	(6)=(4)+(5)	4.244.880,96			
Verbas não transitadas pelo Regime de Contas de Ordem	(7)=(3)-(6)	251.457,29			

Do total de verbas n/ transitadas p/ regime de C. de Ordem verifica-se que:

Ficaram em saldo final na posse do FRT (para entrega nos cofres da Região, em JAN/2004)	251.456,85
Verbas Não Entregues - Contas de Ordem (c)	0,44

Fonte: Mapa de Fluxos Financeiros e certidões.

Observações:

(a) Informação obtida no "Relatório de Análise" de 2003; (b) Referente a anos económicos anteriores; (c) Divergência sem justificação.

Da observação do quadro pode concluir-se o FRT fez transitar pelos cofres da Região a totalidade das receitas próprias.

⁷ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26/2002, de 14 de Fevereiro



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VI. Análise Patrimonial e de Exploração

O modelo de apresentação das contas do FRT, baseado no sistema de contabilidade digráfica, está estruturado de acordo com o POCP, o que permitiu uma análise económica – financeira adequada à actividade desenvolvida pelo organismo.

Os elementos financeiros, apresentados neste capítulo, reportam-se a 31 de Dezembro de 2003, não incluindo, por consequência, os pagamentos efectuados no período complementar que decorreram até 31 de Janeiro de 2004, conforme determinava o diploma de execução orçamental⁸.

VI.1. A Situação Patrimonial do Fundo

Os elementos representativos do Balanço do FRT são os que se apresentam:

Quadro 6 – Balanços de 2001, 2002 e 2003

					<i>Unid.: Euro</i>				
Activo					Fundos Próprios e Passivo				
Cód.	Rubricas	2001	2002	2003	Cód.	Rubricas	2001	2002	2003
Imobilizado					Fundos Próprios				
42	Imob. Corpóreas	25.913	20.602	16.735	51	Património	827.471	827.470	827.470
Imobilizado Líquido		25.913	20.602	16.735	59	Res. Transitados	704.482	2.102.343	2.156.741
Circulante					88	Res Liq. Exercício	1.397.861	54.398	1.713.841
21.1	Clientes	0	0	671.785	Fundos Próprios 2.929.814 2.984.211 4.698.052				
26	O. Devedores	13.403	0	127.375	Passivo				
Dív. de Terceiros a CP		13.403	0	799.160	23...	Emp. Dív. N/ Titulada	498.798	0	0
13	Conta no Tesouro	1.032.751	34.820	0	221	Fornecedores c/C	6.993	417.673	1.290.688
12	Dep. Inst. Bancárias	1.270.688	2.670.310	4.333.716	24	Est. e O. E. Públicos	45	16	0
Disponibilidades		2.303.439	2.705.130	4.333.716	26	Outros Credores	85.868	532.426	401.680
27.1	Acr. de Proveitos	541.774	532.754	651.716	Dív. a Terceiros de CP		591.704	950.115	1.692.368
27.2	Custos Diferidos	774.748	675.857	589.219	27.3	Acréc. de Custos	137.758	17	126
Acréc. e Diferimentos		1.316.522	1.208.611	1.240.935	27.4	Proveitos Diferidos	0	0	0
Total do Activo		3.659.276	3.934.343	6.390.546	Acréc. e Diferimentos		137.758	17	126
					Total F. Próp. + Passivo		3.659.276	3.934.343	6.390.546

Fonte: Balanço e Balançetes de 2001, 2002 e 2003

A análise trienal dos balanços do Fundo permite concluir que houve um aumento significativo dos **Fundo Próprios**, que eram de 2 930 mil euros no ano de 2001 e no ano de 2003 atingiam já os 4 698 mil euros, representando um crescimento de 60%. Este crescimento está relacionando com os resultados líquidos positivos obtidos no corrente ano, no valor de 1 714 mil euros.

⁸ Decreto Regulamentar Regional n.º 14/2003/A, de 14 de Março.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Outra rubrica também com um crescimento assinalável foram as **Disponibilidades** cujo valor, no ano de 2001, se situava nos 2 303 mil euros e atingia o montante de 4 334 mil euros no ano de 2003. Refira-se ainda que, neste ano, aquela componente representava 68% do **Total do Activo**.

O crescimento desta componente está directamente relacionado com a continuação da arrecadação da **Taxa de Reestruturação Portuária**, que havia sido criada para suportar os encargos com um empréstimo bancário, já totalmente amortizado no ano de 2001, contraído para fazer face à reestruturação do sector portuário.

De referir, ainda, que o montante significativo de dívidas a **Fornecedores**, registado no final do ano de 2003, no valor de 1 291 mil euros foi totalmente pago durante o período complementar.

A estruturação dos elementos do Balanço, segundo o grau de disponibilidade / exigibilidade permite fazer uma análise simples do equilíbrio financeiro.

O quadro seguinte apresenta os principais agregados patrimoniais do triénio em análise:

Quadro 7 - Resumo dos Balanços de 2001, 2002 e 2003

Unid.: Euro

	Activo		
	2001	2002	2003
Activo Fixo	25.913	20.602	16.735
Activo Circulante	2.316.841	2.705.130	5.132.876
Acresc. e Diferim.	1.316.522	1.208.611	1.240.935
Total	3.659.276	3.934.343	6.390.546

	F. Próprios e Passivo		
	2001	2002	2003
Fundos Próprios	2.929.814	2.984.211	4.698.052
Exigível C/ Prazo	591.704	950.115	1.692.368
Acresc. e Diferim.	137.758	17	126
Total	3.659.276	3.934.343	6.390.546

Gráfico 3 – Componentes do Activo

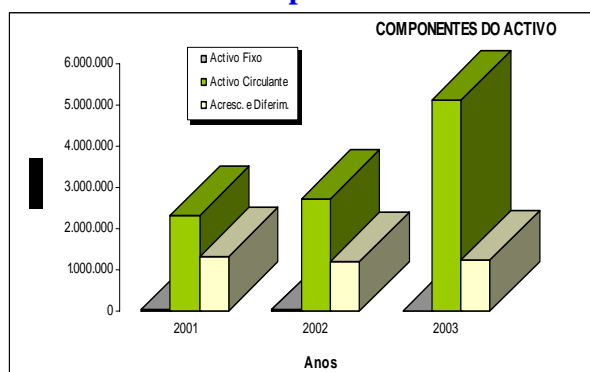
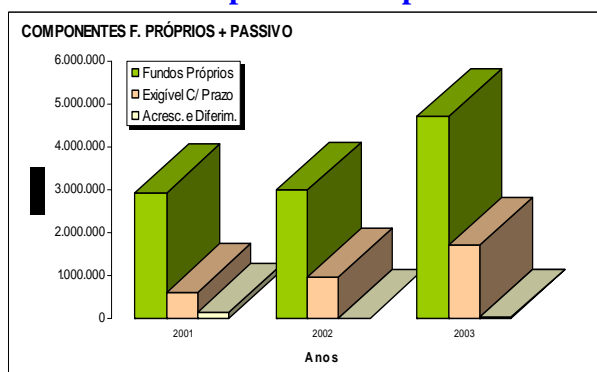


Gráfico 4 – Comp. dos F. Próprios e Passivo



A relação **Fundos Próprios / Activo Fixo** indica um rácio de cobertura bastante significativo, levando a concluir por um equilíbrio financeiro de médio prazo.

No curto prazo verifica-se, também, uma situação financeira muito favorável, pois a cobertura pelo **Activo Circulante** é tendencialmente muito superior ao **Exigível de Curto Prazo**.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VI.2. A Actividade do Fundo

A actividade desenvolvida pelo Fundo está reflectida na demonstração dos resultados, onde estão patentes os proveitos e os custos ocorridos durante o exercício.

Quadro 8 – Demonstração dos Resultados de 2001, 2002 e 2003

Unid.: 10³ Euro

Proveitos								Custos							
Cód.	Rubricas	2001		2002		2003		Cód.	Rubricas	2001		2002		2003	
		€	%	€	%	€	%			€	%	€	%		
72	Imp., Taxas e Outros	3.804	62,6	4.687	97	3.702	57,9	62	For. S. Externos	371	7,9	348	7,3	618	13,2
76	O. Prov. e Gan. Oper.	76	1,3	73	1,5	60	0,9	641/2	Remunerações	28	0,6	29	0,6	29	0,6
	Prov. Operacionais (A)	3.880		4.760		3.762		643 a 648	Encargos Sociais	3	0,1	1	0,02	3	0,1
								63	Tr. C. e Pr. Sociais	2.568	54,9	873	18,3	979	20,9
								66	Amort. Exercício	2	0,04	14	0,3	10	0,2
									C. Operacionais (B)	2.972		1.265		1.639	
	Res. Operacionais C=A-B	908		3.495		2.123									
78	Prov. e G. Financeiras	218	3,6	33	0,7	3	0,05	68	C. e Perdas Financ.	203	4,3	18	0,4	0	0,0
	Prov. Financeiros(D)	218		33		3			C. Financeiros (E)	203		18		0	
	Res. Financeiros F=D-E	15		15		3									
79	Prov. e G. Extraord.	1.977	32,5	38	0,8	2.625	41,1	69	C. e Perdas Extraord.	1.502	32,1	3.493	73,1	3.037	64,9
	Prov. Extraordinários (G)	1.977		38		2.625			C. Extraordinários (H)	1.502		3.493		3.037	
	Res. Extraordinários I=G-H	475		-3.455		-412									
	Total Proveitos L=A+D+G	6.075	100	4.831	100	6.390	100		Total Custos M=B+E+H	4.677	100	4.776	100	4.676	100
	Res. Líq. Exercício N=L-M	1.398		55		1.714									

Fonte: Demonstração dos Resultados Líquidos e Balancetes de 2001, 2002 e 2003

A maioria dos **Proveitos** do Fundo tiveram origem nas cobranças de impostos e taxas que representaram nos anos de 2001, 2002 e 2003, respectivamente, 63%, 97% e 58%, do total dos proveitos.

A análise dos **Custos** revela uma estrutura de funcionamento (contas 62, 64 e 66) bastante leve, porquanto não representa mais do que 15% do total dos custos, (vide ponto V.3.1.2).

Os **Resultados Líquidos do Exercício** têm sido sempre positivos, com valores de 1 398 mil euros, 55 mil euros e 1 714 mil euros, para os anos de 2001, 2002 e 2003, respectivamente.

O **Resultado Líquido do Exercício** de 2002 foi anormalmente baixo em virtude de os **Resultados Extraordinários** terem sido negativos no valor de 3 455 mil euros. Esta situação resulta dos desfasamentos entre os pagamentos dos apoios ao abrigo do SIRIART e os financiamentos da UE, feitos à posteriori, para aquele programa, cujos custos e proveitos são processados através das contas 69 e 79.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VII. Análise do Programa SIRIART

VII.1. Enquadramento do Programa

A criação do Sistema Regional de Apoios à Redução do Impacto Ambiental no Transporte Colectivo Regular de Passageiros (SIRIART)⁹ residiu na necessidade de modernizar e adequar a rede de transportes colectivos de passageiros à especificidade do arquipélago.

Os elevados investimentos necessários à aquisição de novos veículos pesados, associados às características de exploração, próprias de ilhas, pequenos mercados e ocupação sazonal, eram factores que limitavam a rentabilidade das empresas e impediam a renovação das frotas, no sentido de serem garantidas a segurança e qualidade exigidas actualmente.

Outro dos factores que presidiu a criação do SIRIART foi a manutenção do equilíbrio ambiental, incentivando a aquisição de novos equipamentos menos poluentes.

VII.1.1. Objectivos Pretendidos

O programa SIRIART tem como objectivo promover a renovação da frota afecta **ao transporte colectivo regular de passageiros**, visando a racionalização das explorações, a melhoria dos serviços prestados, a modernização das unidades de transporte e a consequente redução do impacte ambiental, nomeadamente ao nível da poluição sonora e da emissão de gases.

VII.1.2. Âmbito dos Apoios

A natureza dos incentivos concedidos no âmbito do SIRIART assume a forma de subvenção financeira a fundo perdido, para os investimentos realizados na aquisição de veículos pesados de passageiros, para as despesas relacionadas com a implementação de sistemas, meios que garantam uma melhor racionalização das condições de exploração e para os gastos relacionados com processos de certificação de qualidade dos sistemas de gestão e da prestação de serviços.

Os apoios têm como destinatários as empresas e as associações de empresas, que se dedicam à exploração do transporte colectivo regular de passageiros, detentoras de concessões públicas e, cumulativamente, possuam os requisitos legais (exigidos para obtenção de apoios públicos) e os operacionais (definidos na Portaria reguladora do SIRIART).

⁹ Portaria n.º 21/2000, de 23 de Março, com alterações dadas pelas Portarias n.º 51/2002, de 20 de Junho e n.º 12/2003, de 6 de Março.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VII.2. O FRT e o SIRIART

VII.2.1. Avaliação do sistema de Controlo Interno relativo ao Programa SIRIART

A análise do controlo interno teve particular incidência sobre as rotinas instituídas, pelo FRT, ao nível do funcionamento do programa SIRIART, consistindo no levantamento dos métodos e procedimentos utilizados na recepção e análise das candidaturas, processo de decisão, celebração de contrato, pagamento do incentivo financeiro e controlo dos apoios financeiros concedidos. (Vide Anexo I)

Apuraram-se deficiências a nível:

- do sistema de controlo e acompanhamento dos apoios financeiros.

Como se verificou durante o trabalho de campo foi participado, pelo FRT, o autocarro 71-00-UU, da empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda., cuja categoria se destinava ao **Turismo**. Aliás as características daquele veículo não permitiam efectuar o transporte colectivo regular de passageiros.

Também se constatou *in loco* que o equipamento informático adquirido pela Auto Viação Micaelense, ao abrigo do SIRIART, estava afecto a outros departamentos da empresa, e não a ser utilizado exclusivamente na gestão do transporte das carreiras de serviço público, conforme preconiza o diploma regulador do programa de apoio.

Em suma, a falta e/ou reduzido acompanhamento e controlo dos apoios financeiros atribuídos ao abrigo do SIRIART, pelo FRT, é susceptível de colocar em causa a fiabilidade dos pagamentos efectuados com dinheiros públicos, uma vez que se está perante bens móveis, que facilmente podem ser desviados da sua utilização legal e afectos ao serviço de Turismo, no caso dos autocarros, ou a outras áreas da empresa, no caso dos equipamentos informáticos.

VII.2.2. Gestão técnica, administrativa e financeira das candidaturas apresentadas ao abrigo do SIRIART

Procede-se, de seguida, à análise da gestão técnica, administrativa e financeira, efectuada pelo FRT, no âmbito dos apoios concedidos, ao abrigo do programa SIRIART, à Auto Viação Micaelense, Lda., à Caetano, Raposo e Pereiras, Lda., à Empresa de Viação Terceirense e à Varela & C.^a, Lda.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Candidaturas

Quanto à conformidade dos dossiers de candidatura verificou-se que os mesmos se encontravam devidamente organizados, contendo os elementos necessários à sua análise e posterior decisão, as respectivas homologações e os contratos de comparticipação financeira.

Aprovações e cálculo do Incentivo a Conceder

Quanto à determinação das aplicações relevantes apurou-se que:

- o FRT aceitou facturas pró-forma unitárias, constantes da candidatura de 2002 e de 2003, apresentada pela Empresa de Viação Terceirense, sendo que o custo de investimento foi apurado pela multiplicação de número de autocarros a adquirir pelo custo das referidas pró-formas;

O serviço pronunciou-se do seguinte modo:

“Relativamente a este ponto, informa-se que o Fundo Regional dos Transportes (FRT) aceitou as facturas pró-forma unitárias, constantes da candidatura de 2002 e 2003 da Empresa de Viação Terceirense, e apurou o custo do investimento com base naquelas, por ter considerado que a informação contida da memória descritiva dos investimentos a efectuar pela empresa, bem com os elementos constantes do estudo económico, eram suficientes para justificar que o preço unitário de cada autocarro seria o mesmo, especialmente atendendo ao facto de viaturas possuírem as mesmas características.

Sem prejuízo do que antecede, doravante o FRT irá solicitar, nas novas candidaturas, uma factura pró-forma contendo o total do investimento, na qual se discrimine o número de autocarros.”

A explicação apresentada confirma a conclusão formulada por este Tribunal. É de salientar a manifestação do serviço em alterar o procedimento acima descrito.

- a candidatura de 2002 apresentada pela Caetano, Raposo & Pereiras, Lda, não continha os documentos com o custo de montagem do sistema bilhético, tendo, o custo de investimento, sido determinado pela DROPTT e FRT.

Sobre este ponto o FRT referiu:

“Relativamente à candidatura de 2002 apresentada pela Caetano, Raposo & Pereiras, Lda, e ao contrário do que é alegado, a mesma juntou, com a sua candidatura, um documento no qual discrimina o custo de montagem do sistema bilhético, não tendo a Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres (DROPTT) ou o FRT determinado esse custo (cfr. anexos 1 a 4).”



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

A análise efectuada aos documentos permite apurar que a data da candidatura apresentada pelo CRP, Lda. é de Julho de 2002, a proposta de decisão do FRT consta do ofício n.º 285, de 02/09/02 e a data dos recibos verdes, relativos à montagem do sistema bilhético, reporta a Setembro de 2002, pelo que, na candidatura existia, apenas, uma estimativa de custo – €3 585,64 – sem suporte documental, a qual, ficou àquem do valor efectivamente pago – €4 161,12 – (de fls. 1819 a 1821).

O documento sem data, elaborado pela CRP, Lda., constante do Anexo 1 (a fls. 1818), o qual contém referência ao custo de montagem do sistema bilhético, apresentado pelo FRT, em sede de contraditório, não constava do processo aquando da realização do trabalho de campo, pelo que persistem dúvidas enquanto elemento integrante do processo de candidatura. Assim sendo, salienta-se a necessidade do investimento a realizar, se encontrar devidamente suportado por orçamentos ou facturas pró-forma, devidamente identificadas, no que respeita ao fornecedor, data, equipamentos e respectivos custos, não sendo de aceitar documentos como o constante do Anexo 1.

Relativamente à determinação dos apoios a conceder há a referir que:

- não há uniformidade nos arredondamentos, tanto nos cálculos intermédios como nos finais, variando de candidatura para candidatura;

Em sede de contraditório os responsáveis do Fundo alegaram que: *«No que diz respeito à verificação dos arredondamentos, o FRT produziu o documento, que se junta (anexo 5), o qual já foi usado na apreciação das candidaturas para os anos de 2004 e 2005»*. A alteração do procedimento, confirmada pelos documentos remetidos em anexo, foi no sentido corrigir a observação efectuada pelo Tribunal. É de acolher o novo procedimento com vista a uniformização de critérios dos arredondamentos, para efeitos de cálculo dos apoios.

- a contagem da idade e número dos autocarros da frota, do ano anterior, inclui veículos que não estão afectos à frota da empresa, ou seja, considera os veículos que foram objecto de apoio na última candidatura, mas que só serão matriculados no ano ou anos seguintes, facto que tem influência no cálculo dos apoios das futuras candidaturas.

Em resposta a esta observação o FRT alega que: *«No que se refere à contagem da idade e do número de autocarros da frota, actualmente a mesma apenas inclui os veículos matriculados até 31 de Dezembro do ano anterior à candidatura, como se pode ver pela acta que se junta com anexo 6.*

O facto de, no passado o FRT ter considerado viaturas não matriculadas no ano em questão, prende-se, tão só, com circunstância de existir um desfasamento temporal entre a data de aquisição e a data de entrega das viaturas às empresas que, por sua vez, as registavam contabilisticamente como imobilizado em curso.». A alteração deste procedimento – confirmada pela análise aos anexos remetidos em sede de



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

contraditório – no processo de análise de candidatura, tem consequências no apuramento da subvenção tornando-a mais coerente porque, só fazia sentido continuar a apoiar um beneficiário, entenda-se aprovar novas candidaturas com a mesma natureza e o mesmo fim, depois de as anteriormente aprovadas estarem devidamente executadas. Assim, é de enaltecer a mudança de metodologia, por ir de encontro aos objectivos preconizados pelo programa SIRIART.

Quanto à reprogramação dos projectos verificou-se que na candidatura de 2001/02, do CRP, a data autorizada terminava em Dezembro 2002, contudo o investimento foi concluído a 16 de Junho de 2003 (data do último recibo), **sem que tenha sido efectuada qualquer alteração/aditamento ao contrato**. O mesmo se verificou com a Empresa de Viação Terceirense cujo investimento só foi concluído em Junho de 2003.

O serviço pronunciou-se do seguinte modo em sede de contraditório:

“Relativamente à reprogramação dos projectos, a partir de 2004 foi introduzida uma nova cláusula nos contratos de concessão de incentivos destinada a regular especificamente esta matéria (cfr. cláusula 5.ª do contrato que se junta como anexo 7).”

A explicação apresentada confirma a conclusão formulada por este Tribunal. É de acolher a alteração do procedimento, confirmada pelo documento remetido em anexo.

Execução Financeira

Verificou-se que não existem dossiers com os elementos que compõe o processo de execução financeira. A análise efectuada pelo TC teve por suporte os documentos constantes das folhas de Autorização de Pagamento.

Os documentos relativos à execução financeira dos projectos de investimento encontram-se junto das folhas de autorização de pagamento no FRT, não existindo qualquer parecer técnico com referência ao cumprimento das condições necessárias e cálculo do incentivo a pagar e outros elementos considerados necessários à efectivação do pagamento. Verifica-se, também, que não foi aposto carimbo nos documentos de despesa e quitação – factura e recibo – relativos aos subsídios pagos.

Salienta-se que o carimbo dos documentos de despesa é fundamental como medida de fiscalização e controlo, uma vez que previne um eventual duplo financiamento, constituindo, simultaneamente, uma informação relevante para utilização do documento na contabilidade do promotor.

Quanto a esta matéria o serviço referiu:

“Com efeito, não existia o parecer técnico referenciado no anteprojecto do relatório de auditoria. Porém, as anotações efectuadas numa folha que se junta como anexo 8, conjuntamente com os mapas de facturas, nos casos em que os pagamentos eram efectuados por fases de apresentação de documentos por parte das empresas, que se junta como anexo 9, permitiram o exercício do controlo e de verificação da execução financeira.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Em todo o caso, no decorrer dos processos de candidaturas ao SIRIART para o ano de 2004, o FRT passou a efectuar um mapa resumo dos documentos obrigatórios para pagamento dos incentivos, assim como um mapa resumo das facturas pró-forma, facturas e respectivos recibos (cfr. anexo 10). Como passou, também, a efectuar um mapa resumo dos documentos obrigatórios para instrução dos processos de candidaturas (cfr. anexo 11).

No que respeita à falta de aposição do carimbo, somos a referir que, actualmente, todos os documentos de despesa e quitação (factura e recibo), relativamente aos subsídios pagos, contém o carimbo Programa Operacional para o Desenvolvimento Económico e Social dos Açores (PRODESA) (cfr. anexo 12).

Tal carimbo, por lapso, não foi posto aquando dos pagamentos anteriores relativos às candidaturas dos anos de referência do relatório.

No entanto, foi solicitado às empresas o envio das facturas e recibos originais para se pôr o respectivo carimbo nos processos que já tinham sido pagos.

Não obstante o sucedido, salienta-se que os investimentos relativos à aquisição de autocarros (mais de 90% dos investimentos ao abrigo do SIRIART) não poderão ser propostos a qualquer outro tipo de incentivos e, portanto, serem objecto de eventual duplo financiamento (cfr. anexos 13 e 14).”

No que respeita às matérias acima mencionadas há a referir que as explicações apresentadas em nada alteram as conclusões formuladas por este Tribunal. São de acolher as alterações dos procedimentos, confirmadas pelos documentos remetidos em anexo, no entanto salienta-se a necessidade do FRT proceder à elaboração de uma informação técnica com as informações relativas ao pagamento efectuado, e de modo geral, ao ponto de situação do projecto de investimento em causa.

Conclusão do Projecto

Não existem relatórios de encerramento, por projecto de investimento, contendo a relação entre o investimento efectuado e a expressão física.

O serviço pronunciou-se do seguinte modo:

“Ao contrário do alegado no ponto 4 do anteprojecto do relatório de auditoria, existem relatórios de encerramento, por projecto de investimento, contendo a relação entre o investimento efectuado e a expressão física (cfr. anexo 15), sendo que os mesmos são remetidos para a Direcção Regional de Estudos e Planeamento dos Açores (DREPA) pois os investimentos respectivos são objecto de comparticipação do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). Existe, também, um relatório final contendo todo o investimento relativo a cada ano de investimento, que é enviado à tutela (cfr. anexo 16).”

A conclusão supra mencionada refere-se ao facto de nos processos individuais de investimento não existirem relatórios de encerramento dos referidos projectos.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Aceita-se a observação efectuada pelo serviço, no entanto, destaca-se, que o relatório de encerramento por projecto de investimento, apresentado, tem por destinatária a DREPA e o relatório final, a tutela, não colmatando assim a necessidade de existir, em cada processo de projecto de investimento, referência escrita ao encerramento do mesmo.

Acompanhamento efectuado pelo FRT

Não foram realizadas vistorias físicas, apesar de solicitadas pelo FRT à DROPTT.

As primeiras inspecções, foram efectuadas, aquando do decurso do trabalho de campo do TC, ou seja em Junho de 2004. Também não foi efectuado qualquer controlo por parte do FRT, às candidaturas objecto de análise, na sua componente material, financeira e contabilística, junto dos promotores do investimento.

O FRT referiu:

“Com efeito, à data da auditoria não haviam sido efectuadas vistorias físicas. Contudo, a partir de Junho de 2004 foram as mesmas realizadas aos investimentos correspondentes aos anos de 2001, 2002 e 2003 (cfr. anexos 17, 18 e 19).

Acrescenta-se que foi solicitada uma nova vistoria física a todas as viaturas objecto de participação do SIRIART (cfr. anexo 20).”

A explicação apresentada confirma a conclusão formulada por este Tribunal. É de acolher a alteração do procedimento, confirmada pelo documento remetido em anexo.

Conclui-se que a gestão técnica, administrativa e financeira, assim como o respectivo controlo dos apoios concedidos à Auto Viação Micaelense, Lda., à Caetano, Raposo e Pereiras, Lda., à Empresa de Viação Terceirense e à Varela & C.^a, Lda., efectuada pelo FRT, apresenta deficiências a nível:

- da recepção das candidaturas,
- da determinação das aplicações relevantes,
- do cálculo do incentivo a conceder,
- dos dossiers financeiros,
- de relatórios técnicos de execução financeira,
- da celebração de aditamentos ao contrato,
- da validação dos documentos de despesa,
- do relatório de conclusão do projecto;
- do sistema de controlo dos apoios concedidos.

A actividade do FRT, no âmbito dos apoios concedidos ao abrigo do SIRIART, pautou-se pela análise das candidaturas, celebração dos contratos e pagamento das participações financeiras, não tendo existido qualquer acompanhamento e controlo dos bens participados.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VII.3. Impacto do Programa SIRIART nos Transportes Colectivos de Passageiros

O total do investimento realizado ao abrigo do SIRIART, no triénio 2001/2003, atingiu o valor de 9 302 mil euros, sendo a empresa EVT a responsável pelo maior volume de aplicação de verbas e, logo de seguida, a empresa VARELA, nos montantes de 3 558 mil euros e 2 890 mil euros, respectivamente, conforme se pode observar no quadro seguinte.

Quadro 9 – Total do Investimento no Triénio 2001 / 2003

Investimentos ao Abrigo do SIRIART				Unid.: Euro
EMPRESAS	2001	2002	2003	Totais
VARELA	981.272,86	952.601,54	956.417,33	2.890.291,73
AVM	535.214,43	757.530,88	424.050,00	1.716.795,31
CRP	311.439,66	452.681,75	373.126,95	1.137.248,35
EVT	1.525.835,99	1.032.430,71	999.836,75	3.558.103,45
TOTAL INVESTIMENTO (SIRIART)				9.302.438,84

Numa análise mais pormenorizada, relacionou-se o investimento realizado pelas empresas em função das licenças de transporte colectivo de passageiros (concedidas por áreas geográficas), cujos habitantes são considerados potenciais utilizadores desses transportes colectivos e consequentemente beneficiários das melhorias neles efectuadas.

O investimento realizado, para cada uma das empresas, na melhoria do sistema de transportes públicos (aquisição de autocarros, de máquinas bilhéticas, de sistemas bilhéticos e equipamento informático) por cada 5 000¹⁰ habitantes.

Os resultados obtidos estão apresentados no quadro seguinte:

Quadro 10 – Investimento Per-Cápita (5 000 Hab.)

Investimento (SIRIART) Por Cada 5.000 Habitantes (2001 a 2003)

Unid.: 10³ Euro

EMPRESAS	Investimento Triénio	Habitantes (a) (Utentes)	Invest. c/ 5.000 Habitantes
	(A)	(B)	(C)=(A)/(B)x5.000
VARELA	2.890	48.258	299
AVM	1.717	24.049	357
CRP	1.137	38.005	150
EVT	3.558	55.833	319
Totais	9.302	166.145	280

Nota: Dados recolhidos nos relatórios técnicos das candidaturas.

¹⁰ Tomou-se por base o agregado de 5 000 habitantes, atendendo a que é um valor padrão médio das populações servidas pelas carreiras de transportes públicos colectivos de passageiros.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

O impacto do programa SIRIART, medido pelo *Investimento/5 000 Habitantes*, resulta que, em termos globais e para o conjunto das ilhas de S. Miguel (empresas VARELA, AVM e CRP) e Terceira (empresa EVT) foi aplicado, em média, 280 mil euros por cada 5 000 habitantes, nos três anos em análise.

Constata-se, também, que as empresas VARELA, EVT e AVM, investiram acima daquele valor médio, destacando-se a última empresa com um valor de 357 mil euros. Em sentido contrário, verifica-se que a empresa CRP apenas realizou, no mesmo período, um investimento de 150 mil euros por cada 5 000 habitantes.

Mais de noventa por cento do investimento realizado, ao abrigo do programa SIRIART, foi canalizado para aquisição de novos autocarros. Deste modo interessa analisar o impacto desses novos equipamentos em relação à frota das empresas ao fim de três anos, tendo-se para o efeito elaborado o seguinte quadro:

Quadro 11 – Renovação da Frota de Autocarros
Índice de Renovação da Frota (Autocarros) em 2003

EMPRESAS	Autocarros Adquiridos	Total Autocarros	Índice (%) Renovação
VARELA	18	64	28%
AVM	12	56	21%
CRP	7	52	13%
EVT	24	55	44%
Totais	61	227	27%

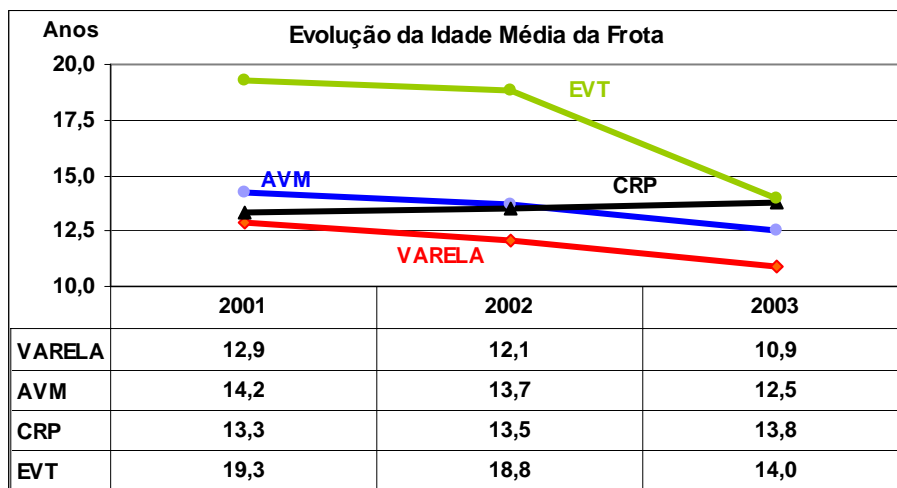
Pela observação do quadro pode constatar-se que o programa SIRIART incentivou a renovação das frotas de autocarros, das empresas que prestam serviço público nas ilhas de S. Miguel (VARELA, AVM e CRP) e Terceira (EVT) em 27%, isto é, de uma frota total de 227 autocarros foram substituídos 61, por veículos novos.

A empresa que melhor promoveu a renovação da sua frota foi a EVT, conseguindo substituir quase metade dos seus veículos (44%).

Para se ter uma ideia mais precisa do estado da frota das empresas verificadas, medida pela sua idade média, em função do impacto provocado pela implementação do programa SIRIART, construiu-se o gráfico seguinte:



Gráfico 5 – Idade Média das Frotas de Autocarros



Analisando o gráfico verifica-se que três empresas conseguiram reduzir a idade média da sua frota, destacando-se a empresa EVT que, no ano de 2001 apresentava uma idade média de 19,3 anos, a mais elevada de todas as empresas, e ao fim de três anos de investimento conseguiu uma redução substancial para os 14 anos. Apesar desta redução, a empresa ainda continua a ser a que apresenta uma idade média, por veículo, mais elevada.

Refira-se, ainda, pela negativa, a empresa CRP, que apesar de ter adquirido 7 novos autocarros (equivalente a uma renovação da frota de 13%) não conseguiu reduzir a idade média da sua frota, apresentado um ligeiro agravamento desse indicador.

Em sede de contraditório o FRT argumentou que: «... por cada autocarro novo, as empresas têm obrigatoriamente que abater um autocarro velho. Ora, tomando como exemplo a empresa Caetano Raposo & Pereiras, verifica-se que possui 52 autocarros na sua frota, totalizando 692 anos de serviço em 31/12/2000, pelo que, ao abater dois autocarros com 19 anos de serviço cada, em 2001, reduz em 38 anos a idade da frota, passando para 654 anos, mas acresce em 50 anos a idade da frota, sendo que as aquisições do próprio ano não são contabilizadas, ficando com 704 anos de serviço do total da frota. Ou seja, o SIRIART só terá impacto no que respeita à redução da idade média das frotas quando a empresa abate autocarros cuja soma de idades seja superior ao total do n.º de autocarros em serviço.»

As observações produzidas pelos responsáveis vêm corroborar a conclusão do Tribunal de Contas. No entanto, tais alegações merecem o seguinte reparo: se o apoio concedido ao abrigo do SIRIART não promove a redução da idade média da frota de uma empresa – um dos objectivos principais daquele programa – em futuras candidaturas (onde o número de autocarros a substituir é insuficiente) deverá questionar-se da pertinência em aprovar novos apoios, para aquele fim, pois, não contribuem para a prossecução daquele objectivo.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

A substituição de autocarros, com média de idade elevada, por novos veículos, e a implementação de um sistema bilhético proporciona melhoramentos para o serviço de transportes públicos colectivos, quer para as empresas quer para os utentes.

Ao nível dos benefícios para os utentes, destacam-se:

- a) Melhor conforto;
- b) Aumento da segurança;
- c) Redução da poluição do ar e sonora;
- d) Maior comodidade na aquisição de bilhetes e utilização de passes.

No que concerne às empresas transportadoras destacam-se as seguintes vantagens:

- e) Diminuição do tempo das paragens dos autocarros;
- f) Maior eficiência na gestão dos circuitos rodoviários;
- g) Redução dos custos de manutenção dos veículos;
- h) Diminuição dos consumos de combustível.



VII.4. Análise dos Apoios por Promotor

VII.4.1. Empresa Varela, Lda

O investimento realizado pela empresa Varela, Lda, no âmbito do programa SIRIART totalizou 2 890 mil euros, menos 42 mil euros do que havia previsto concretizar aquando das candidaturas.

Quadro 12 – Investimento da Empresa Varela, Lda

Investimento:	1ª Candidatura			2ª Candidatura	Totais
	2001		2002	2003	
	2001	2002	2003	2003	
Previsto (a)	990.900,00	985.000,00	956.417,33		2.932.317,33
Aprovado (b)	981.272,75	964.432,00	956.417,33		2.902.122,08
Realizado (c)	981.272,86	952.601,54	956.417,33		2.890.291,73

Fonte: Processos de candidatura, relatórios técnicos e documentos suporte investimento.

Notas:

- (a) Investimento pretendido pelo promotor e apresentado na candidatura;
 (b) Investimento relevante, considerado ao abrigo do SIRIART, validado pelo relatório técnico;
 (c) Corresponde ao investimento efectivo, apurado através dos documentos de suporte. Relativamente ao ano de 2003, o valor é estimado com base nas facturas pro-forma, em virtude de, no final do trabalho de campo, ainda não estarem disponíveis os documentos de suporte do investimento.

Grande parte do investimento realizado – 93,7% – foi canalizado para a aquisição de autocarros, atingindo o valor de 2 709 mil euros, cuja taxa de comparticipação do FRT correspondeu a 58% de subvenção não reembolsável.

Quadro 13 – Financiamento e Natureza do Investimento da Empresa Varela, Lda

Financiamento (de 2001 a 2003)	Autocarros		Sist. Bilhético		Sist. Informático		Estudos / Projectos		Total (a)
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Fundos Promotor (b)	1.141.163,66	42	82.287,55	50	0,00	0	12.598,00	75	1.236.049,21
Fundos FRT (c)	1.567.755,63	58	82.287,56	50	0,00	0	4.199,33	25	1.654.242,52
Total (a)	2.708.919,29	93,7	164.575,11	5,7	0,00	0,0	16.797,33	0,6	2.890.291,73

Fonte: Documentos de suporte do investimento realizado.

Notas:

- (a) Os valores do investimento realizado em 2003, correspondem aos apurados através das facturas pro-forma, em virtude de os documentos de suporte definitivos, ainda não estarem disponíveis, à data do trabalho de campo;
 (b) Corresponde à parte financiada pelo promotor do investimento;
 (c) Corresponde à parte financiada pelo apoio do SIRIART, concedido pelo FRT.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

No triénio em análise, verifica-se que a empresa Varela, Lda, adquiriu 6 autocarros por ano, levando à renovação da sua frota, cuja idade média era de 12,9 anos e passou a apresentar um índice de 10,9 anos.

Constata-se também a preocupação da empresa em dotar os autocarros com “*máquinas bilhéticas*”, tendo para o efeito adquirido 74 equipamentos.

Quadro 14 – Indicadores de Realização do Investimento da Empresa Varela, Lda

Itens	Unidade	2001	2002	2003
População	Utentes	45.509	45.509	48.258
Idade da Frota	Anos	800	751	698
Autocarros	Uni	62	62	64
Idade Média da Frota	Anos	12,9	12,1	10,9
Investimento (SIRIART)	€	981.272,86	952.601,54	956.417,33
Novos Equipamentos:				
Autocarros	Uni	6	6	6
Máq. Bilhéticas	Uni	65	9	
Sist. Bilhético	Uni	1		
Computadores	Uni			
Periféricos	Uni			
Software	Uni			
Estudos/Projectos	Uni			1

Fotografia 1 – Autocarro da Empresa Varela, Lda



Exterior do Autocarro

Fotos: Cedidas pela empresa.



Interior do Autocarro



VII.4.2. Empresa Auto Viação Micaelense, Lda

O valor de 1 717 mil euros foi o investimento realizado, no âmbito do programa SIRIART, pela empresa Auto Viação Micaelense, Lda, tendo ficado aquém do que havia previsto concretizar aquando das candidaturas, isto é menos 35 mil euros.

Quadro 15 – Investimento da Empresa Auto Viação Micaelense, Lda

Investimento:	Unid.: Euros			Totais
	1ª Candidatura		2ª Candidatura	
	2001	2002	2003	
Previsto (a)	527.456,00	800.107,00	424.050,00	1.751.613,00
Aprovado (b)	535.214,42	792.348,04	424.050,00	1.751.612,46
Realizado (c)	535.214,43	757.530,88	424.050,00	1.716.795,31

Fonte: Processos de candidatura, relatórios técnicos e documentos suporte investimento.

Notas:

- (a) Investimento pretendido pelo promotor e apresentado na candidatura;
- (b) Investimento relevante, considerado ao abrigo do SIRIART, validado pelo relatório técnico;
- (c) Corresponde ao investimento efectivo, apurado através dos documentos de suporte. Relativamente ao ano de 2003, o valor é estimado com base nas facturas pro-forma, em virtude de, no final do trabalho de campo, ainda não estarem disponíveis os documentos de suporte do investimento.

Parte significativa do investimento realizado – 93,7% – foi direccionado para a aquisição de autocarros, atingindo o valor de 1 606 mil euros, cuja taxa de comparticipação do FRT correspondeu a 53% de subvenção não reembolsável.

Quadro 16 – Financiamento e Natureza do Investimento da Empresa Auto Viação Micaelense, Lda

Financiamento (de 2001 a 2003)	Unid.: Euros								
	Autocarros		Sist. Bilhético		Sist. Informáticos		Estudos / Projectos		Total (a)
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Cap. Próprios (b)	759.107,03	47	49.201,73	50	6.059,56	51	0,00	0	808.308,76
Fundos FRT (c)	847.368,75	53	49.201,73	50	5.856,51	49	0,00	0	896.570,48
Total (a)	1.606.475,78	94,2	98.403,46	5,8	11.916,07	0,7	0,00	0,0	1.704.879,24

Fonte: Documentos de suporte do investimento realizado.

Notas:

- (a) Os valores do investimento realizado em 2003, correspondem aos apurados através das facturas pro-forma, em virtude de os documentos de suporte definitivos, ainda não estarem disponíveis, à data do trabalho de campo;
- (b) Corresponde à parte financiada pelo promotor do investimento;
- (c) Corresponde à parte financiada pelo apoio do SIRIART, concedido pelo FRT.

No período analisado - 2001 a 2003 - verifica-se que a empresa Auto Viação Micaelense, Lda adquiriu 12 autocarros, originando uma renovação da sua frota, cuja idade média era de 14,2 anos e passou a apresentar um índice de 12,5 anos.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Constata-se também que a empresa procedeu à aquisição de 48 “máquinas bilhéticas” e diverso equipamento informático (9 computadores e 6 periféricos).

Quadro 17 – Indicadores de Realização do Investimento da Empresa Auto Viação Micaelense, Lda

Itens	Unidade	2001	2002	2003
População	Utentes	21.313	21.313	24.049
Idade Frota	Anos	766	742	698
Autocarros	Uni	54	54	56
Idade Média	Anos	14,2	13,7	12,5
Investim. Efectivo	€	535.214,43	757.530,88	424.050,00
Novos Equipamentos:				
Autocarros	Uni	4	5	3
Máq. Bilhéticas	Uni		46	2
Sist. Bilhético	Uni		1	
Computadores	Uni		6	3
Periféricos	Uni		3	3
Software	Uni			
Estudos/Projectos	Uni			

Fotografia 2 – Autocarro da Empresa Auto Viação Micaelense, Lda



Exterior do Autocarro

Fotos: Cedidas pela empresa.



Interior do Autocarro

Observações detectadas durante o trabalho de campo:

- 1) Aquando da verificação *In loco*, constatou-se que parte do equipamento informático, adquirido ao abrigo do SIRIART, estava afecto a outros departamentos da empresa, e não a ser utilizado exclusivamente na gestão do transporte das carreiras de serviço público, conforme preconiza o diploma regulador do programa de apoio;



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Em resposta ao contraditório os responsáveis esclarecem que: «*Relativamente ao facto de parte do equipamento informático, adquirido ao abrigo do SIRIART, ter estado afecto a outros departamentos da empresa, informa-se que foram solicitados esclarecimentos à empresa (cfr. anexos 21 e 22). Os esclarecimentos prestados pela empresa foram tidos como plausíveis (cfr anexo 23)*». A conclusão proferida resumiu-se à constatação de que havia equipamentos informáticos afectos a outros departamentos da empresa AVM, situação observada no local e num preciso momento, não merecendo da parte deste Tribunal qualquer comentário, face aos novos elementos, aduzidos pelos responsáveis.

- 2) Foi pago, a título de subsídio não reembolsável, mais €15 440,09, em virtude de o apoio concedido ter sido calculado tendo por base o valor da factura e não o do recibo, que era inferior e deveria ter sido a despesa considerada – por corresponder ao efectivo investimento realizado e pago pelo promotor – para efeitos de apuramento da subvenção, conforme se demonstra:

		Factura			Recibo		
Fornecedor	Descrição	N.º	Data	Valor	N.º	Data	Valor
URGE-Serviços, Lda	Sist. Bilhético	20020133	15-03-2002	98.515,51	20020142	16-05-2002	67.635,33
Divergência do recibo em relação ao valor facturado							-30.880,18
Valor pago a mais pelo FRT, correspondente a 50% do apoio (a)							+15.440,09

Nota:

(a) pagamento efectuado através do sistema Safira, com o n.º de OPG 484, de 10/12/2002, no valor total de € 352.668,86.

No âmbito do processo de contraditório os responsáveis alegaram que: «*Ao contrário do referido no anteprojecto de relatório, não houve lugar ao pagamento, a título de subsídio não reembolsável de €15 440,09 à empresa AVM, porquanto o valor em referência diz respeito a 30% da encomenda do sistema bilhético (cfr. anexos 24 e 27). O valor do subsídio atribuído corresponde exactamente ao valor do investimento elegível para efeitos de apoio, conforme se demonstra infra:*

		Factura			Recibo		
Fornecedor	Descrição	N.º	Data	Valor	N.º	Data	Valor
Urge-Serviços, Lda	Sist. Bilhético	20020133	15-3-2002	98.515,51	210246	24-09-2001	30.880,18
Urge-Serviços, Lda	Sist. Bilhético	20020133	15-3-2002	98.515,51	20020142	16-05-2002	67.635,33
				<i>Valor de 30% do Sistema bilhético</i>	<i>30.880,18 €</i>		
				<i>Valor a suportar pela empresa (50%)</i>	<i>15.440,09 €</i>		
				<i>Valor do apoio (50%)</i>	<i>15.440,09 €</i>		

Analisados os novos elementos aduzidos pelos responsáveis do FRT, em sede de contraditório, e confrontando-os com as informações recolhidas *in loco*, verifica-se que:



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

- a) A encomenda do sistema bilhético foi sujeita a um adiantamento, correspondente a 30%, no valor de €30 880,18, pago pelo cheque n.º 9637548625 sobre o Banco Comercial dos Açores, conforme se pode verificar nos documentos remetidos no processo contraditório, a fls. 1815 e 1871 a 1874;
- b) A factura n.º 20020133, datada de 15/3/2002, referente ao fornecimento do sistema bilhético, com um valor de €98 515,51 (fls. 678) e respectivo recibo, com o n.º 20020142, datado de 16/05/2002, no valor de €67 635,33 (fls. 680) nada dizem sobre a existência de um adiantamento anterior para aquele fornecimento;

Apesar das falhas assinaladas na alínea b): deficiências ao nível da documentação e informação comercial, é de acolher a posição dos responsáveis do FRT porque ficou demonstrado o efectivo pagamento da totalidade da factura, dando-se por sanadas as divergências inicialmente apuradas.



VII.4.3. Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda

O investimento, realizado pela empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda, no âmbito do programa SIRIART, ascendeu a 1 137 mil euros.

Quadro 18 – Investimento da Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda

Investimento:	1ª Candidatura		2ª Candidatura	Unid.: Euros
	2001	2002	2003	Totais
Previsto (a)	311.439,66	452.207,75	372.715,97	1.136.363,37
Aprovado (b)	311.439,70	452.207,75	372.715,97	1.136.363,42
Realizado (c)	311.439,66	452.681,75	373.126,95	1.137.248,35

Fonte: Processos de candidatura, relatórios técnicos e documentos suporte investimento.

Notas:

- (a) Investimento pretendido pelo promotor e apresentado na candidatura;
 (b) Investimento relevante, considerado ao abrigo do SIRIART, validado pelo relatório técnico;
 (c) Corresponde ao investimento efectivo, apurado através dos documentos de suporte. Relativamente ao ano de 2003, o valor é estimado com base nas facturas pro-forma, em virtude de, no final do trabalho de campo, ainda não estarem disponíveis os documentos de suporte do investimento.

Do total do investimento realizado, 88,7% foi canalizado para a aquisição de autocarros, atingindo o valor de 1 009 mil euros, cuja taxa de comparticipação do FRT correspondeu a 63% de subvenção não reembolsável.

Quadro 19 – Financiamento e Natureza do Investimento da Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda

Financiamento (2001 a 2003)	Autocarros		Sist. Bilhético		Sist. Informáticos		Estudos / Projectos		Total (a)
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
	Promotor (b)	378.076,62	37	64.467,19	50	0,00	0	0,00	0
Fundos FRT (c)	630.704,54	63	64.000,00	50	0,00	0	0,00	0	694.704,54
Total (a)	1.008.781,17	88,7	128.467,19	11,3	0,00	0,0	0,00	0,0	1.137.248,35

Fonte: Documentos de suporte do investimento realizado.

Notas:

- (a) Os valores do investimento realizado em 2003, correspondem aos apurados através das facturas pro-forma, em virtude de os documentos de suporte definitivos, ainda não estarem disponíveis, à data do trabalho de campo;
 (b) Corresponde à parte financiada pelo promotor do investimento;
 (c) Corresponde à parte financiada pelo apoio do SIRIART, concedido pelo FRT.

No período analisado – 2001 a 2003 – verifica-se que a empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda, apesar de ter adquirido 7 novos autocarros não conseguiu diminuir a idade média da sua frota, que era de 13,3 anos e agravou-se para 13,8 anos.

Constata-se também que a empresa procedeu à aquisição de 49 “máquinas bilhéticas” e um “sistema bilhético”.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Quadro 20 – Indicadores de Realização do Investimento da Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda

Itens	Unidade	2001	2002	2003
População	Utentes	38.005	38.005	38.005
Idade Frota	Anos	692	704	716
Autocarros	Uni	52	52	52
Idade Média	Anos	13,3	13,5	13,8
Investimento Efectivo	€	311.439,66	452.681,75	373.126,95
Novos Equipamentos				
Autocarros	Uni	2	2	3
Máq. Bilhéticas	Uni		49	
Sist. Bilhético	Uni		1	
Computadores	Uni			
Periféricos	Uni			
Software	Uni			
Estudos/Projectos	Uni			

Situações detectadas ao nível dos investimentos realizados:

1 - Como se pode verificar no quadro abaixo a candidatura de 2002 apresentada pela Caetano, Raposo & Pereiras, Lda não contém documentos relativos ao custo de montagem do sistema bilhético, sendo que o custo foi estimado pelo DROPTT/FRT.

Candidatura	Investimento Total	Investimento sem a devida pró-forma	Fornecedor	Descritivo	Unid.: Euros		
					Pró-Forma	N.º	Data
2001/2002	763.467,45	128.000,00	-	Montagem do Sistema Bilhético	-	-	-

Vide ponto VII.2.2.2, página n.º 26.

2 - A Caetano, Raposo & Pereiras, Lda, também apresentou como investimento, a comparticipar pelo SIRIART, a aquisição de uma viatura com a matrícula 71-00-UU, de 02.04.2003, no valor de €56 540,45 (sem IVA).

O livrete considera, a referida viatura, como “Cat III”, sendo que nas anotações especiais é especificado “19 lug. Sent. + guia + motorista”, ou seja, viatura de turismo. Conforme o disposto na Portaria n.º 21/2000, de 23 de Março, alterada pela Portaria n.º 51/2002, de 20 de Junho e Portaria n.º 12/2003, de 6 de Março, a empresa emitiu uma declaração, de 30 de Dezembro de 2003, referindo que *“manteremos o veículo matrícula 71-00—UU adquirido ao abrigo do SIRIART – Sistema de Incentivos à Redução do Impacto Ambiental e Renovação das Frotas no Transporte Colectivo Regular de Passageiros –, obrigatoriamente afecto ao serviço do transporte colectivo regular de passageiros durante o prazo de dez anos, excepto nos casos de sinistro, devidamente comprovado, de que resulte a inutilização do veículo”*.

A DRE (Direcção Regional de Estradas) emitiu o título de licença, de 12.06.2003, para “Serviço Público Regular Colectivo de Passageiros”.

Relativamente ao processo de pedido de licenciamento, há a referir que a empresa enviou, a 11.06.2003, ao Director de Serviços de Viação e Transportes, dois requerimentos, um a solicitar



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

“licença de carreira” para a viatura com a matrícula 71-00-UU, e outro a solicitar “licença de aluguer”. O livrete (carroçamento) da Direcção-Geral de Viação especifica o “Tipo de Caixa: Fechada – Categoria III”.

O FRT autorizou o pagamento de 35.790,10 euros, relativos à comparticipação financeira da viatura matrícula 71-00-UU, de cat. III à empresa Caetano Raposo & Pereiras, Lda apresentada na candidatura de 2003 (vide Autorização de Pagamento n.º 489, de 31.12.2003, no valor de 235.929,21 euros).

Conforme determina a alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Portaria n.º 21/2000, de 23 de Março, *“consideram-se relevantes, para o efeito do cálculo do incentivo, a realização de investimentos para: a) a aquisição de veículos pesados de passageiros para o transporte urbano e suburbano, das categorias I ou II, conforme definido no artigo 29.º do Regulamento do Código da Estrada....”*

Em suma foi paga pelo FRT, em Dezembro de 2003, a comparticipação financeira relativa a uma viatura de cat. III – Turismo – cuja licença remete para *Serviço Público Regular Colectivo de Passageiros*.

Fotografia 3 – Autocarro da Empresa Caetano, Raposo & Pereiras, Lda





Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Aquando da realização do trabalho de campo efectuado pelo TC em Junho de 2004, foi detectado que o FRT havia participado uma viatura afecta ao Turismo, situação corroborada pela inspecção efectuada, aos veículos licenciados no âmbito do SIRIART, a 29 de Junho de 2004, pela DROPTT, a qual teve por conclusão que o autocarro participado não possuía as características necessárias (duas portas) à licença de “Serviço Público Regular Colectivo de Passageiros”. O FRT não activou o definido no artigo 16.º da Portaria n.º 21/2000, de 23 de Março, ou seja a rescisão do contrato com a devida restituição da participação paga acrescida de juros à taxa de referência do mercado de capitais em vigor à data da notificação do promotor.

Após a referida inspecção, a DVTT, a 16 de Julho de 2004, retirou a Licença de Circulação relativa ao “Serviço Público Regular Colectivo de Passageiros”, tendo emitido Licença provisória de aluguer à referida viatura. Entretanto, o promotor em causa, solicitou a alteração do plano de carroçamento para Cat. II, tendo, em 21 de Julho de 2004, entregue na DVTT a licença provisória de aluguer.

Acresce que o referido autocarro, no período decorrente entre 31 de Dezembro de 2003 a Junho de 2004, efectuou serviço de Turismo, como se pode verificar nas fotos, a qual possui o autocolante PRODESA e a placa com o serviço efectuado “Turismo”.

Em suma, apesar das características do autocarro terem sido regularizadas entre Julho e Dezembro de 2004, por forma a terem a adequada licença de circulação e o respectivo enquadramento no âmbito do SIRIART, a aquisição do referido autocarro foi indevidamente participada pelo FRT, tendo o mesmo efectuado serviços fora do âmbito do SIRIART – **Turismo** – sem que, aquando da detecção da referida situação, o FRT tivesse agido conforme determina a Portaria, ou seja **rescindido o contrato**.

Na sequência dos trabalhos de campo, acompanhados pelo FRT, e das alterações entretanto ocorridas na viatura, o fundo aceitou a correcção das características técnicas do autocarro.

Sobre esta matéria o serviço pronunciou-se do seguinte modo:

“O FRT reconhece ter participado a aquisição da viatura com matrícula 71-00-UU sem que a mesma reunisse as características para o efeito. Facto para o qual contribuiu a circunstância de o dito veículo ter sido licenciado pelo Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres para o serviço público regular de passageiros.

Contudo, ao ser detectada tal irregularidade, o FRT de imediato instou a empresa para que justificasse o sucedido, em ordem a avaliar da oportunidade ou não de accionar a cláusula de rescisão do contrato e consequente devolução dos apoios atribuídos (cfr. anexos 28 a 30).

No caso concreto, atendendo ao facto de a empresa se ter prontificado a alterar as características da viatura em causa, e ter, também, efectuado serviço público colectivo de passageiros (cfr. anexos 31 a 35), o FRT considerou relevar as irregularidades verificadas, não accionando a cláusula de rescisão do contrato.”



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

A explicação apresentada pelo FRT confirma a conclusão formulada por este Tribunal.

3 – Relativamente às verificações contabilísticas há a referir que a empresa possuía:

- as fichas dos bens adquiridos;
- os extractos das contas com os registos contabilísticos dos bens subsidiados;
- os extractos de conta com os registos dos subsídios recebidos;
- o registo dos abates (na DROPTT e contabilístico) das viaturas 40-22-KE, 40-23-KE, 40-26-KE, 40-27-KE, 40-21-KE e 40-24-KE. Quanto à viatura TN-20-58 foi possível verificar, apenas, o abate contabilístico efectuado pelos serviços da DROPTT. Conforme o ofício n.º 062/2004/FC, de 26.07.2004, da empresa em análise, foi referido *“No que se refere ao abate contabilístico do autocarro matrícula TN-20-58, vimos comunicar a V. Exa. que não nos foi possível localizar a ficha do bem, que já se encontrava totalmente amortizado. Tratando-se dum autocarro adquirido no ano de 1983 e dada a grande quantidade de bens que constituem o nosso imobilizado, não conseguimos apurar se a falha ocorreu no ano de 1994, em que introduzimos o sistema informático ou, se posteriormente, por abate contabilístico indevido, dado que tratando-se de bens totalmente amortizados, só se faz a correcção ao débito da conta 423 – Equipamento Básico e ao crédito da conta 4824 – Amortizações de Equipamento Básico. De qualquer modo, remetemos fotocópia da documentação legal de abate nos Serviços de Viação, efectuada em 4 de Junho de 2003, bem como o recibo do seguro do ano de 2001 e ficha de inspecção periódica válida até Outubro de 2001, altura em que o autocarro deixou de circular e ficou em reserva para abate”*.

O anexo ao Balanço e à Demonstração de Resultados Ano de 2002 e 2003 faz referência, de forma discriminada, ao Contrato celebrado com o Fundo Regional de Transportes, identificando as aquisições efectuadas, assim como os subsídios recebidos.



VII.4.4. Empresa de Viação Terceirense, Lda

O investimento realizado pela Empresa de Viação Terceirense, Lda, no âmbito do programa SIRIART totalizou 3 558 mil euros.

Quadro 21 – Investimento da Empresa de Viação Terceirense, Lda

Unid.: Euros

Investimento:	1ª Candidatura		2ª Candidatura	Totais
	2001	2002	2003	
Previsto (a)	1.525.835,47	1.033.497,88	1.000.000,00	3.559.333,35
Aprovado (b)	1.525.835,47	1.033.497,88	1.000.000,00	3.559.333,35
Realizado (c)	1.525.835,99	1.032.430,71	999.836,75	3.558.103,45

Fonte: Processos de candidatura, relatórios técnicos e documentos suporte investimento.

Notas:

- (a) Investimento pretendido pelo promotor e apresentado na candidatura;
 (b) Investimento relevante, considerado ao abrigo do SIRIART, validado pelo relatório técnico;
 (c) Corresponde ao investimento efectivo, apurado através dos documentos de suporte. Relativamente ao ano de 2003, o valor é estimado com base nas facturas pro-forma, em virtude de, no final do trabalho de campo, ainda não estarem disponíveis os documentos de suporte do investimento.

Parte significativa do investimento realizado – 95,3% – foi direccionado para a aquisição de autocarros, atingindo o valor de 3 391 mil euros, cuja taxa de comparticipação do FRT correspondeu a 76% de subvenção não reembolsável.

Quadro 22 – Financiamento e Natureza do Investimento da Empresa de Viação Terceirense, Lda

Unid.: Euros

Financiamento (2001 a 2003)	Autocarros		Sist. Bilhético		Sist. Informáticos		Estudos / Projectos		Total (a)
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Promotor (b)	816.573,11	24	26.722,50	75	75.462,33	57	0,00	0	918.757,94
Fundos FRT (c)	2.574.122,83	76	8.907,50	25	56.315,18	43	0,00	0	2.639.345,51
Total (a)	3.390.695,94	95,3	35.630,00	1,0	131.777,51	0,0	0,00	0,0	3.558.103,45

Fonte: Documentos de suporte do investimento realizado.

Notas:

- (a) Os valores do investimento realizado em 2003, correspondem aos apurados através das facturas pro-forma, em virtude de os documentos de suporte definitivos, ainda não estarem disponíveis, à data do trabalho de campo;
 (b) Corresponde à parte financiada pelo promotor do investimento;
 (c) Corresponde à parte financiada pelo apoio do SIRIART, concedido pelo FRT.

Pela análise ao triénio 2001/2003, observa-se que a Empresa de Viação Terceirense, Lda procedeu a um forte investimento na aquisição de 24 novos autocarros, renovando 44% da sua frota, o que originou uma melhoria significativa na idade média da frota, que era de 19,3 anos e passou a ser de 14 anos.

Constata-se também que a empresa procedeu à aquisição de 50 “máquinas bilhéticas”, um “sistema bilhético” e diverso equipamento informático.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Quadro 23 – Indicadores de Realização do Investimento da Empresa de Viação Terceirense, Lda

Itens	Unidade	2001	2002	2003
População	Utentes	55.833	55.833	55.833
Idade Frota	Anos	1.064	870	771
Autocarros	Uni	55	55	55
Idade Média	Anos	19,3	15,8	14,0
Investimento Efectivo	€	1.525.835,99	1.032.430,71	999.836,75
Novos Equipamentos				
Autocarros	Uni	10	7	7
Máq. Bilhéticas	Uni	50		
Sist. Bilhético	Uni	1		
Computadores	Uni		5	
Periféricos	Uni		4	
Software	Uni		6	
Estudos/Projectos	Uni			

Fotografia 4 – Autocarro da Empresa Viação Terceirense, Lda



Exterior do Autocarro

Fotos: Cedidas pela empresa.



Interior do Autocarro

Observações detectadas durante o trabalho de campo:

1 - Aquando da verificação in loco, realizada de 19 a 20 de Julho de 2004, foi possível verificar que a empresa possuía, em termos contabilísticos:

- os extractos das contas com os devidos registos contabilísticos dos bens subsidiados;
- os extractos de conta com os devidos registos dos subsídios recebidos;
- o registo dos abates contabilísticos das viaturas GM – 20 – 02; HU – 79 – 94, HU – 79 – 95, OO – 28 – 19, OO – 84 – 84, AN – 63 – 67, AN – 63 – 36, AN – 64 – 10, AN – 67 – 84, EA – 27 – 37, GM – 20 – 01, PO – 74 – 96, OO – 84 – 85, OO – 84 – 86, DJ – 17 – 87, DJ – 17 – 85 e AN – 64 – 11.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Não se conseguiu, apurar o registo contabilístico do abate das viaturas HU – 79 – 96, TM – 42 – 23, 03 – 08 – AN, 03 – 12 – AN, 03 – 13 – AN, 03 – 54 – AN e AN – 68 – 13.

Conforme a Declaração da empresa de 11.08.2004, *“por lapso, não foi feito abate contabilístico das (...) viaturas, referentes à candidatura de 2003, o que assumimos o compromisso de regularizar a situação no referente ano”*.

O anexo ao Balanço e à Demonstração de Resultados do Ano de 2002 e 2003 não faz referência ao Contrato celebrado com o Fundo Regional de Transportes, identificando as aquisições efectuadas assim como os subsídios recebidos. Apenas nos Relatórios da Gerência, é efectuada referência aos apoios recebidos no âmbito do SIRIART, como se passa a transcrever.

O Relatório da Gerência de 2002, de 24 de Março de 2003, refere que *“Neste ano, fizemos fortes investimentos de modernização da nossa frota de autocarros, beneficiando do SIRIART – Sistema de Incentivos à Redução do Impacto Ambiental e Renovação das frotas no Transporte Colectivo Regular de Passageiros, adquirindo 10 autocarros novos correspondentes a um investimento de cerca de um milhão de euros, que adicionado ao investimento realizado no ano anterior de outros 10 autocarros novos, que representaram um montante de um milhão e quatrocentos mil euros, o que acumulou, um investimento global de dois milhões e quatrocentos mil euros.”*

No Relatório da Gerência de 2003, de 16 de Fevereiro de 2004, é referido que *“Aproveitando o SIRIART – Sistema de Incentivos à Redução do Impacto Ambiental e Renovação das Frotas no Transporte Colectivo Regular de Passageiros, adquirimos 7 autocarros novos correspondentes a um investimento de um milhão de euros, que possibilitou que a frota renovada de autocarros passasse para 28 unidades novas, representando 60% do seu total, e assegurando a prestação de um serviço de primeira qualidade em todos os circuitos urbanos e interurbanos.”*

2 - A candidatura de 2002 e de 2003 apresentada pela Empresa de Viação Terceirense contém facturas pró-forma unitárias, conforme se pode observar no quadro abaixo, sendo que o custo de investimento foi apurado pela multiplicação de número de autocarros a adquirir pelo custo das referidas pró-formas:

Candidatura	Investimento Total	Fornecedor	Descritivo	Pró-Forma			Qtde	Total	
				N.º	Data	Valor			
29-07-2002	259.933,35	EVT Autoagrícola	Chassis marca MAN	ilegível	27-08-2002	77.812,00	6	466.872,00	
		Irmãos MOTA	Construção de uma carroçaria	20039/1	22-08-2002	59.360,00	6	356.160,00	
		C. Seg. Açor.	Seguro de Transporte	Declaração	27-08-2002	1.036,00	6	6.216,00	
		Bentrans	Transporte Marítimo	Proposta de Cotação	27-08-2002	2.556,84	6	15.341,04	
									140.764,84
31-04-2003	1.000.000,00	EVT Autoagrícola	Chassis marca MAN		57	24-04-2003	78.500,00	6	471.000,00
		Irmãos MOTA	Construção de uma carroçaria	42/2003		12-05-2003	62.100,00	2	124.200,00
		Irmãos MOTA	Construção de uma carroçaria	43/2003		12-05-2003	72.000,00	4	288.000,00
		Oceanica, Lda	Transp. Mar. de 1 autocarro	s/n.º		12-05-2003	2.500,00	6	15.000,00
		C. Seg. Açor.	Seguro de Transporte	s/n.º		12-05-2003	900,00	2	1.800,00
		C. Seg. Açor.	Seguro de Transporte	s/n.º		12-05-2003	1.000,00	4	4.000,00
								904.000,00	



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

VIII. Contraditório

Nos termos e para efeitos do disposto do artigo 13.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, foram notificados os responsáveis pelo Fundo Regional dos Transportes, através do ofício n.º S.T. 1006, de 23/09/2005, a se pronunciar sobre o teor do anteprojecto de relatório de auditoria.

As respostas (ofício com o n.º 820/2005, de 11/10/2005 e anexos), foram integradas no corpo do relatório, seguidas das observações tidas por convenientes.

A terminar o contraditório, o FRT apresenta as seguintes observações finais:

«1) Salvo o devido respeito por opinião contrária, o FRT considera que, na globalidade, o SIRIART tem sido convenientemente executado, embora admitindo que essa execução possa ser aperfeiçoada ou melhorada, constituindo o presente anteprojecto do Relatório de auditoria um instrumento de referência para que tal desiderato seja alcançado.

2) Em conformidade com o que antecede, o FRT tem vindo a harmonizar os seus procedimentos de análise e verificação, conforme já foi referido na presente resposta, ao mesmo tempo que tem desenvolvido junto das empresas um acção de sensibilização quer sobre os objectivos do sistema de incentivos, quer sobre as consequências que poderão advir do não cumprimento das obrigações daquele emergente.

3) Destaca-se, também, a contribuição do SIRIART para a renovação da frota afecta ao transporte colectivo regular de passageiros, tendo em vista a racionalização das explorações, a melhoria dos serviços prestados, a modernização das unidades de transporte e a conseqüente redução do impacto ambiental, especificamente ao nível da poluição sonora e de emissão de gases, o que, aliás, vem realçado no próprio anteprojecto do Relatório de auditoria.

4) Por último o Fundo Regional dos Transportes gostaria de deixar registado o comportamento cordial e profissional da equipa de auditoria no desempenho das funções que lhe foram confiadas.»



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

IX. Conclusões e Recomendações

O presente relatório resultou da análise da informação contabilística constante dos documentos de prestação de contas e do trabalho de auditoria realizado ao programa SIRIART, tendo-se concluído:

Pontos Relatório	Conclusões
V.3	a) A execução das <i>Despesas de Capital</i> cifrou-se numa taxa de 59% devido, essencialmente, à não utilização da dotação, no valor de €1 621 mil euros, da rubrica 07 01 15 - Outros Investimentos ; b) No que respeita à realização da despesa verifica-se que não foram excedidas as dotações orçamentais previstas; c) A execução do orçamento do FRT apresentou um <i>Superavit</i> de 2 749 mil euros;
V.4	d) O FRT fez transitar pelos cofres da Região a totalidade das receitas próprias;
VI.1	e) A análise trienal dos balanços do Fundo permite concluir que houve um aumento significativo dos <i>Fundo Próprios</i> , que eram de 2 930 mil euros no ano de 2001 e no ano de 2003 atingiam já os 4 698 mil euros, representando um crescimento de 60%. Este incremento está relacionando com os resultados líquidos positivos obtidos em 2003, no valor de 1 714 mil euros;
VII.2	f) A gestão técnica, administrativa e financeira, efectuada pelo FRT, dos apoios concedidos à Auto Viação Micaelense, Lda., Caetano, Raposo e Pereiras, Lda., Empresa de Viação Terceirense e Varela & C. ^a , Lda., no âmbito do SIRIART, apresentou lacunas no âmbito da análise das candidaturas, determinação do incentivo a conceder e execução financeira.
VII.2	g) O sistema de controlo interno instituído, pelo FRT, no âmbito do SIRIART, apresenta deficiências na instrução das candidaturas e no sistema de controlo e acompanhamento dos apoios financeiros, as quais são susceptíveis de colocar em causa a fiabilidade dos pagamentos efectuados com dinheiros públicos, uma vez que se está perante bens móveis, podendo ser facilmente desviados da sua utilização legal e afectos ao serviço de Turismo, no caso dos autocarros , ou a outras áreas da empresa, no caso dos equipamentos informáticos.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Pontos Relatório	Conclusões
VII.4.3	h) O FRT participou a aquisição do autocarro 71-00-UU, sem que o mesmo possuísse as características necessárias ao Transporte Colectivo Regular de Passageiros. Ainda que posteriormente se tivesse procedido às adaptações a transporte colectivo, a empresa efectuou serviços fora do âmbito do SIRIART (Turismo).

Em termos gerais apresenta-se a seguinte recomendação:

O FRT deve colmatar as lacunas identificadas na instrução das candidaturas e no sistema de controlo e acompanhamento dos apoios financeiros, por forma, a que possa proceder de forma eficaz à fiscalização dos projectos da sua competência, nas componentes material, financeira e contabilística, e a garantir a fiabilidade dos pagamentos efectuados.



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

X. Decisão

Face ao exposto, aprova-se o presente relatório, bem como as suas conclusões e recomendações, nos termos do disposto nos artigos 50.º, n.º 1, 55.º e alínea a), n.º 2 do artigo 78.º, conjugado com o n.º 1 do artigo 105.º, da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto.

Expressa-se ao Organismo auditado, assim como aos beneficiários objecto de verificação “*in loco*”, o apreço do Tribunal pela disponibilidade e pela colaboração prestada durante o desenvolvimento da auditoria.

São devidos emolumentos nos termos do artigo 10º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, com a redacção dada pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, conforme conta de emolumentos a seguir apresentada.

Remeta-se cópia do presente relatório ao Fundo Regional dos Transportes assim como aos Secretários Regionais da Habitação e Equipamentos e Economia.

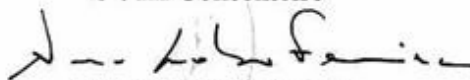
Remeta-se, também, cópia do presente relatório ao gestor do PRODESA, nomeadamente, sobre a matéria desenvolvida no capítulo VII.

Comunique-se às entidades beneficiárias dos apoios e objecto de verificação “*in loco*” (página 11), através de ofício, que o relatório de auditoria se encontra disponível na Internet, no seguinte endereço www.tcontas.pt.

Após as notificações e comunicações necessárias, divulgue-se pela Internet.

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 10 de Novembro de 2005

O Juiz Conselheiro


(Nuno Lobo Ferreira)

Fui presente
A Representante do Ministério
Público


(Joana Marques Vidal)

Os Assessores


(Carlos Bedo)


(João José Medeiros)



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

XI. Conta de Emolumentos

(Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio) ⁽¹⁾

Unidade de Apoio Técnico-Operativo III		Proc.º n.º 05/116.1 Relatório n.º
Entidade fiscalizada:	Fundo Regional dos Transportes	
Sujeito(s) passivo(s):	Fundo Regional dos Transportes	
Entidade fiscalizada		Com receitas próprias ⁽⁷⁾ <input checked="" type="checkbox"/> Sem receitas próprias <input type="checkbox"/>

Descrição	Base de cálculo		Valor
	Unidade de tempo ⁽²⁾	Custo standart ⁽³⁾	
Desenvolvimento da Acção:			
— Fora da área da residência oficial	8	€ 119,99	€ 959,92
— Na área da residência oficial	215	€ 88,29	€ 18 982,35
Emolumentos calculados			€ 19 942,27
Emolumentos mínimos ⁽⁴⁾	€ 1 585,80		
Emolumentos máximos ⁽⁵⁾	€ 15 858,00		
Emolumentos a pagar			€ 15 858,00
Empresas de auditoria e consultores técnicos ⁽⁶⁾			
Prestação de serviços			
Outros encargos			
Total de emolumentos e encargos a suportar pelo sujeito passivo			€ 15 858,00

Notas

<p>(1) O Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, que aprovou o Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, foi rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 11-A/96, de 29 de Junho, e alterado pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, e pelo artigo 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril.</p> <p>(2) Cada unidade de tempo (UT) corresponde a 3 horas e 30 minutos de trabalho.</p> <p>(3) Custo standart, por UT, aprovado por deliberação do Plenário da 1.ª Secção, de 3 de Novembro de 1999: — Acções fora da área da residência oficial € 119,99 — Acções na área da residência oficial € 88,29</p> <p>(4) Emolumentos mínimos (€ 1 585,80) correspondem a 5 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência) corresponde ao índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública, fixado actualmente em € 317,16, pelo n.º 1.º da Portaria n.º 42-A/2005, de 17 de Janeiro.</p>	<p>(5) Emolumentos máximos (€ 15 858,00) correspondem a 50 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência) corresponde ao índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública, fixado actualmente € 317,16, pelo n.º 1.º da Portaria n.º 42-A/2005, de 17 de Janeiro.</p> <p>(6) O regime dos encargos decorrentes do recurso a empresas de auditoria e a consultores técnicos consta do artigo 56.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, e do n.º 3 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.</p> <p>(7) Valor de € 38 987,56, calculado com base em 1% das receitas próprias, arrecadadas durante a gerência do ano de 2003, cujo montante atingiu € 3 898 755,59.</p>
---	--



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

XII. Ficha Técnica:

Função	Nome	Cargo / Categoria
Coordenação	Carlos Bedo	Auditor Coordenador
	Jaime Gamboa	Auditor Chefe
Execução	Ricardo Soares	Técnico Verificador Superior Principal
	Ana Medeiros	Técnico Verificador Superior de 2ª Classe



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

XIII. Anexos

Anexo I – Controlo Interno – SIRIART

	Portaria n.º 21/2000, de 23 de Março	DROTT e FRT
Art.º 3.º Condições específicas de acesso	1. <i>As empresas ou grupos de empresas que pretendam candidatar-se ao SIRIART deverão apresentar uma proposta de candidatura que englobe os conjuntos de Projectos que pretendam realizar, indicando-se nela uma concreta calendarização das necessidades de utilização dos incentivos, relativamente a cada projecto.</i>	As empresas objecto de análise apresentaram as propostas de candidatura, todavia verificou-se que as mesmas, em algumas situações, não possuíam os documentos necessários à determinação do investimento a realizar.
Art.º 4.º Entrega de candidaturas	1. <i>Cada empresa, poderá apresentar anualmente duas únicas propostas de candidatura ao SIRIART, só durante o período fixado para o efeito.</i>	As empresas apresentaram uma candidatura por ano.
	2. <i>Relativamente aos projectos a realizar por grupo de empresas, deverão ser apresentadas candidaturas separadas e de acordo com o artigo 3.º.</i>	Não aplicável.
Art.º 11.º Processamento e prazos de apreciação	1. <i>As propostas de candidatura serão apresentadas duas vezes por ano, respectivamente nos meses de Março e Setembro.</i>	Cada empresa apresentou uma proposta por ano.
	2. <i>Estas propostas deverão ser apresentadas na Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres, a qual emitirá parecer técnico segundo o n.º 2 do artigo 9.º do presente diploma.</i>	As propostas deram entrada na DROTT, embora não possuam data e número de entrada, tendo sido emitido parecer técnico pela DROTT.
	3. <i>Terminado o prazo de apresentação de candidaturas ao SIRIART, no período máximo de 30 dias, o Fundo Regional de Transportes apresentará os processos, com proposta de decisão, ao Secretário Regional da Habitação e Equipamentos.</i>	O FRT apresentou os processos com proposta de decisão ao Secretário Regional da Habitação e Equipamentos.
	4. <i>Considerando os longos prazos necessários para confirmação de encomendas de veículos, é fixado em 45 dias o período máximo para decisão da tutela.</i>	-
	5. <i>Após a recepção dos processos com a respectiva decisão da tutela o Fundo Regional de Transportes comunicará, no prazo máximo de quinze dias, o resultado de cada candidatura.</i>	O FRT efectuou a comunicação da decisão da tutela aos promotores.
	6. <i>Excepcionalmente e durante o primeiro período de um ano de implementação do SIRIART, poderão ser consideradas propostas de candidatura em períodos diferentes daqueles referidos no anterior ponto 1.</i>	-
Art.º 9.º Quadro institucional	1. <i>A gestão dos incentivos no quadro do SIRIART será assegurada pelo Fundo Regional de Transportes.</i>	-
	2. <i>Em todos os casos, o Fundo Regional considerará o parecer técnico da Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres.</i>	O FRT considerou o parecer técnico da DROTT.
	3. <i>No caso de incentivos para a melhoria de qualidade de serviço de transporte urbano, aquela Direcção Regional obterá também parecer das Câmaras Municipais respectivas, sobre o enquadramento da aplicação na coordenação local de transportes.</i>	Não existiram incentivos para a melhoria de qualidade de transporte urbano.
Art.º 10.º Competências	<i>No âmbito do SIRIART compete especificadamente ao Fundo Regional de Transportes:</i>	Tendo em conta o documentos verificados apurou-se que o FRT



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

	<p>a) <i>Efectuar a instrução técnica dos processos de candidatura, designadamente</i> <i>Verificar a inserção dos investimentos na estratégia referida no artigo 1.º;</i> <i>Verificar o cumprimento das condições de acesso;</i> <i>Avaliar as aplicações relevantes;</i> <i>Determinar o montante dos incentivos a conceder.</i></p> <p>b) <i>Propor a atribuição de incentivos;</i></p> <p>c) <i>Efectuar o pagamento dos incentivos atribuídos, depois de cumpridos os formalismos mencionados no artigo 13.º;</i></p> <p>d) <i>Remeter à Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres relatórios finais das candidaturas apresentadas e das aplicações relevantes que forem incentivadas.</i></p> <p>e) <i>Propor ao Secretário Regional da Habitação e Equipamentos eventuais medidas de correcção ao funcionamento e execução do SIRIART.</i></p>	<p>não efectuou o definido na alínea a) do art.º 10.º. Conforme o referido pela responsável, esta competência do FRT foi exercida conjuntamente com a DROTT, sem que contudo no parecer emitido pela DROTT houvesse qualquer referência a esse facto.</p> <p>O FRT propôs a atribuição dos incentivos e efectuou os pagamentos aos promotores.</p>
Art.º 12.º Contrato de concessão de incentivos	<p>1. <i>A atribuição de incentivos financeiros ao abrigo do SIRIART será formalizada através de um contrato, a celebrar entre o Fundo Regional de Transportes e os proponentes com minuta previamente homologada pelo SRHE.</i></p>	<p>Foram celebrados contratos entre o FRT e os proponentes com minuta previamente homologada pelo SRHE.</p>
	<p>3. <i>O contrato referido nos dois pontos anteriores deve ser assinado pelo proponente no prazo máximo de 30 dias após a sua recepção, sob pena de caducidade da candidatura.</i></p>	<p>Os contratos foram assinados conforme determina a Portaria.</p>
Art.º 13.º Pagamento dos Incentivos	<p>1. <i>O pagamento dos incentivos é efectuado pelo Fundo Regional dos Transportes, mediante a obrigação dos promotores de apresentação:</i></p> <p>a) <i>Fotocópias autenticadas dos originais dos documentos das despesas justificadas e pagas devidamente classificadas;</i></p> <p>b) <i>Documento comprovativo da matrícula dos veículos adquiridos e do seu licenciamento para incorporação no Transporte Colectivo Regular de Passageiros;</i></p> <p>c) <i>Declaração da empresa em como manterá os veículos, obrigatoriamente afectos ao serviço de transporte colectivo regular de passageiros durante o prazo de dez anos, excepto no caso de sinistro devidamente comprovado, de que resulte a inutilização do veículo.</i></p>	<p>Os pagamentos foram efectuados pelo FRT.</p>
	<p>2. <i>Durante a fase de realização do investimento, o Fundo Regional dos Transportes poderá proporcionar, ao promotor do mesmo, adiantamentos sobre o valor global do incentivo, nos termos do contrato referido no artigo 12.º.</i></p>	<p>Não foram efectuados adiantamentos aos promotores.</p>
	<p>3. <i>O não cumprimento do referido no ponto 1 deste artigo, determina a restituição, no prazo de 60 dias, do montante que vier a ser atribuído como adiantamento, nos termos do ponto 2, acrescido de juros à taxa de referência do mercado de capitais em vigor, contados a partir da data de disponibilização da verba até à da notificação da sua restituição.</i></p>	
Art.º 15.º Fiscalização e Acompanhamento	<p>1. <i>O Fundo Regional dos Transportes efectuará as acções de verificação, controlo físico, financeiro e contabilístico dos investimentos realizados, podendo para o efeito, requerer meios técnicos à Direcção Regional de Obras Públicas e Transportes Terrestres.</i></p>	<p>Não foram efectuadas acções de verificação, controlo físico, financeiro e contabilístico dos investimentos realizados.</p> <p>O FRT solicitou meios técnicos à DROTT, no entanto os mesmos</p>



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

		só foram disponibilizados em Junho de 2004.
	2. O Fundo Regional dos Transportes elaborará um relatório anual, para avaliação do impacto dos investimentos em função dos objectivos fixados.	O FRT elaborou o referido relatório anual.
Art.º 16.º Rescisão do Contrato	1. O contrato referido no artigo 12.º poderá ser unilateralmente rescindido nos seguintes casos: a) Não cumprimento por facto imputável à empresa dos objectivos e obrigações nos prazos estabelecidos no contrato; b) Não cumprimento atempado, por facto imputável à empresa, das obrigações legais e fiscais; c) Prestação de informações falsas sobre a situação da empresa ou viciação de dados fornecidos na apresentação, apreciação e no acompanhamento dos projectos.	Apesar de ter sido detectado o pagamento de um autocarro destinado ao Turismo, o FRT não procedeu à rescisão unilateral do contrato.
	2. A rescisão do contrato implicará a restituição ao Fundo Regional da Transportes das participações recebidas por parte do beneficiário, no prazo de 60 dias a contar da data de notificação, acrescida de juros à taxa de referência do mercado de capitais em vigor à data da notificação.	-
	3. Quando ocorrer a situação descrita na alínea c) do n.º 1 deste artigo, a empresa não poderá apresentar candidatura a incentivos durante cinco anos.	-
	4. As medidas referidas nos n.º 2 e 3 deste artigo são cumuláveis com outras legalmente aplicáveis.	-



Tribunal de Contas

Secção Regional dos Açores

Auditoria ao Fundo Regional dos Transportes – 2003 (05/116.1)

Anexo II - Cronograma I “Processo do autocarro 71-00-UU”

Factos	Abr 03	Mai 03	Jun 03	Jul 03	Ago 03	Set 03	Out 03	Nov 03	Dez 03	Jan 04	Fev 04	Mar 04	Mai 04	Jun 04	Jul 04	Ago 04	Set 04	Out 04	Nov 04	Dez 04
Data matrícula	02																			
Data Licença			12																	
Pagamento subsídio									31											
Em circulação Cat III – Turismo																				
Deteção pelo TC do pagamento indevido																				
Inspeção efectuada pela DROPTT														29						
Entrega da Licença à DVTT															16					
Emissão da licença provisória de aluguer															16					
Entrega na DVTT da licença provisória de aluguer															21					
Emissão de Guia de Substituição de Documentos																				20