

Relatório n.º 11/2007- FS/SRMTC

**Auditoria à empresa Horários do Funchal,
S.A. - 2005**

Processo n.º 01/07 – Aud/FS

Funchal, 2007



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

PROCESSO N.º 01/07 – AUD/FS

**Auditoria à empresa Horários do Funchal, SA -
2005**

RELATÓRIO N.º 11/2007- FS/SRMTC
SECÇÃO REGIONAL DA MADEIRA DO TRIBUNAL DE CONTAS

Setembro/2007



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

ÍNDICE

ÍNDICE	1
FICHA TÉCNICA	2
RELAÇÃO DE SIGLAS	2
1. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
1.1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS	3
1.2. OBSERVAÇÕES.....	3
1.3. RECOMENDAÇÕES.....	4
2. CARACTERIZAÇÃO DA ACÇÃO	5
2.1. FUNDAMENTO, ÂMBITO E NATUREZA DA AUDITORIA.....	5
2.2. IDENTIFICAÇÃO DOS RESPONSÁVEIS	5
2.3. ÂMBITO E OBJECTIVOS.....	5
2.4. METODOLOGIAS E TÉCNICAS DE CONTROLO	5
2.5. CONDICIONANTES E LIMITAÇÕES DA ACÇÃO.....	6
2.6. CONTRADITÓRIO.....	6
2.7. ENQUADRAMENTO.....	7
2.7.1. <i>Do serviço público de transporte colectivo rodoviário de passageiros.....</i>	<i>7</i>
2.7.1.1. Conceitos.....	7
2.7.1.2. O regime do transporte público rodoviário de passageiros.....	8
2.7.1.3. As concessões de serviço público.....	9
2.7.2. <i>Da empresa Horários do Funchal, SA.....</i>	<i>10</i>
2.7.2.1. Alguns dados históricos.....	10
2.7.2.2. Enquadramento legal da empresa.....	11
2.7.2.3. Estrutura organizacional.....	12
3. DESENVOLVIMENTO DO PLANO DE TRABALHOS	13
3.1. AS ÁREAS DE NEGÓCIO DA HF	13
3.2. O SERVIÇO PÚBLICO NA EMPRESA	16
3.2.1. <i>Caracterização.....</i>	<i>16</i>
A. Rede Geral.....	17
B. Rede “Zonas Altas”	18
C. Rede Nocturna	18
D. Transporte para Pessoas com Mobilidade Reduzida.....	19
E. Linha Eco.....	19
3.2.2. <i>Indicadores operacionais.....</i>	<i>20</i>
3.2.3. <i>Indicadores económico-financeiros.....</i>	<i>23</i>
3.3. A REGULAÇÃO DO RELACIONAMENTO FINANCEIRO ENTRE A HF E O GR	28
3.3.1. <i>Os instrumentos reguladores</i>	<i>28</i>
3.3.2. <i>A forma de cálculo da indemnização compensatória</i>	<i>29</i>
3.3.3. <i>A indemnização atribuída em 2005</i>	<i>30</i>
3.3.4. <i>A evolução das indemnizações compensatórias no triénio</i>	<i>32</i>
4. EMOLUMENTOS.....	34
5. DETERMINAÇÕES FINAIS.....	34
<i>Anexos.....</i>	<i>37</i>
I – RESULTADOS DE EXPLORAÇÃO POR CARREIRA EM 2005.....	39
II – NOTA DE EMOLUMENTOS E OUTROS ENCARGOS	41

FICHA TÉCNICA

<i>SUPERVISÃO</i>	
Mafalda Morbey Affonso	Auditora-Coordenadora
<i>COORDENAÇÃO</i>	
Miguel Pestana	Auditor-Chefe
<i>EQUIPA DE AUDITORIA</i>	
Rui Rodrigues	Técnico Verificador Superior
Ricardina Sousa	Técnica Superior
<i>APOIO JURÍDICO</i>	
Merícia Dias	Técnica Verificadora Superior

RELAÇÃO DE SIGLAS

SIGLA	DESIGNAÇÃO
HF	Horários do Funchal
AK	Autocarros por quilómetro
BTM	Base tarifária média
CA	Conselho de Administração
CC	Contrato de concessão
CMVMC	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas
CP	Contrato programa
DL	Decreto-Lei
DLR	Decreto Legislativo Regional
DRR	Decreto Regulamentar Regional
DRTT	Direcção Regional dos Transportes Terrestres
GR	Governo Regional
h	Hora
HM	Horários da Madrugada
IC	Indemnização compensatória
JORAM	Jornal Oficial da Região Autónoma da Madeira
km	Quilómetros
LKO	Lugares oferecidos por quilómetro
LM	Lotação média
m	Metros
n.d.	Não disponível
PE	Período escolar
PK	Passageiros por quilómetro
PKT	Passageiros transportados por quilómetro
PNE	Período não escolar
PM	Percurso médio
PMR	Transporte para Pessoas com Mobilidade Reduzida
POC	Plano Oficial de Contabilidade
PT	Passageiros transportados
RAM	Região Autónoma da Madeira
RH	Recursos Humanos
RTA	Regulamento dos Transportes em Automóveis – Aprovado pelo Decreto n.º 37.272, de 31/12/1948
SRMTC	Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas
SRES	Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes
TC	Tribunal de Contas
TO	Taxa de ocupação
ZA	Zonas Altas



1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1.1. Considerações prévias

O presente documento integra os resultados da auditoria à empresa “*Horários do Funchal – Transportes Públicos, SA*”, orientada para a avaliação das indemnizações compensatórias atribuídas pelo Governo Regional (GR) em contrapartida do serviço público prestado, durante o exercício de 2005.

1.2. Observações

Com base no exame efectuado, apresentam-se, de seguida, as principais observações, sem prejuízo do desenvolvimento conferido a cada uma delas ao longo do documento.

1. A Horários do Funchal, doravante identificada por HF, constituída em 5 de Junho de 1986, ao abrigo do Código das Sociedades Comerciais e revestindo actualmente a forma de sociedade anónima, de capitais integralmente públicos (detidos, desde a sua fundação, em 95% pela RAM e 5% pela Empresa de Electricidade da Madeira, SA), iniciou a sua actividade em 1 de Janeiro de 1987. [Cfr. ponto 2.7.2.1.]

2. Em conformidade com os estatutos, a empresa tem como actividade principal a exploração do serviço público de transportes urbanos na cidade do Funchal, em regime de concessão exclusiva, a qual representava (em 2005) cerca de 76% do seu volume de negócios.

Os restantes 24% do volume de receitas provêm de actividades, de natureza complementar, como: os transportes de aluguer e turismo, o “Busdoor” (cedência de espaço publicitário nas viaturas), a prestação de serviços oficinais e outras actividades residuais. [Cfr. ponto 3.1.]

3. Na prossecução das suas obrigações de serviço público, a HF começou por desenvolver e consolidar o serviço urbano de transportes denominado de “rede geral”, composto na actualidade por 62 carreiras, que cobrem uma extensão de 185 km.

Mais recentemente, foram introduzidos outros serviços especiais como são os casos: das redes “Zonas Altas” (ZA) e “Horários da Madrugada” (HM), o transporte de Pessoas com Mobilidade Reduzida (PMR) e a Linha Eco. [Cfr. ponto 3.2.1.]

4. Os indicadores operacionais revelam que o aumento da oferta verificado entre 2003 e 2005, tanto no número de autocarros por quilómetro (AK) como no de viagens realizadas (respectivamente de 6,6% e de 6%), não foi acompanhado pela procura, o que se reflectiu numa diminuição da taxa de ocupação (esse indicador passou de 19,60% em 2003 para 18,65% em 2005), no número de passageiros transportados (PT) e no de passageiros transportados por quilómetro (PKT).

Em 2005, os títulos de transporte vendidos abaixo do respectivo custo (caso dos passes para 3.^a idade/reformado, estudante/férias e crianças) representavam 13,7% do total da receita do serviço público.

Os novos serviços criados pela HF têm um peso pouco significativo na estrutura da receita proveniente da prestação do serviço público, pois a exploração da rede geral é responsável por 98,8% das vendas. [Cfr. ponto 3.2.2.]

5. No triénio 2003/2005, os resultados líquidos apresentaram-se sempre negativos, tanto por km percorrido como por passageiro transportado, tendo aumentado, respectivamente, 26% e 33% (de - 27 cêntimos para - 34 cêntimos, e de - 6 para - 8 cêntimos). Em média, por cada passageiro transportado em 2005, a HF perdeu 8 cêntimos. [Cfr. ponto 3.2.3.]
6. No quadro do exercício dos poderes de tutela, a HF integrava-se na esfera de actuação da Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes, a quem competia o acompanhamento e controlo da concessão e o poder de conformação do tarifário em vigor. [Cfr. ponto 3.3.1.]
7. A partir de 2002, a RAM passou a atribuir indemnizações compensatórias (IC) à HF com o objectivo de suprir a perda de receitas e/ou o agravamento do custo dos factores de produção. O apoio concedido passou de €892.871,68 em 2002 para €2.468.956,30 (IVA incluído) em 2005. [Cfr. ponto 3.3.2.]
8. Relativamente à IC de 2005 detectou-se um erro de cálculo que prejudicou a HF em €103.737,66 (valor líquido de IVA) e observou-se que o valor da última prestação, de €691.927,83 (valor líquido de IVA), não foi objecto de relevação contabilística no exercício, não se cumprindo, nessa parte, com o princípio da especialização dos exercícios.

Dos factos acima apontados resulta que o défice operacional evidenciado na demonstração de resultados está sobreavaliado em €795.665,49 [Cfr. ponto 3.3.3.].
9. Não obstante o aumento das compensações, a não actualização do tarifário, que vigora desde 2001, conjugada com o acréscimo dos custos dos combustíveis, tem vindo a agravar os resultados da exploração económica da concessão que atingiram em 2005 o valor de €-2.526.796,22. [Cfr. ponto 3.3.4.]
10. Em consequência, os capitais próprios da empresa reduziram-se, em 2005, para 38% do capital social, o que evidencia o desajustamento do modelo de compensação pelo serviço público prestado que vigorou entre 2002 e 2005. Em 2006 foi introduzido um novo modelo. [Cfr. ponto 3.2.3.B.e ponto 3.3.4.]

1.3. Recomendações

O Tribunal de Contas, no contexto da matéria exposta no relatório e resumida nas observações da auditoria, formula à HF, no âmbito da sustentabilidade económico-financeira da empresa, as seguintes recomendações:

1. Optimizar a oferta, tendo em conta a gradual diminuição da procura e a necessidade de contenção do défice operacional, aproveitando os novos instrumentos de gestão (da frota) à disposição, nomeadamente o sistema de bilhética recentemente introduzido na empresa;
2. Aplicar sistematicamente o princípio da especialização do exercício por forma a que as contas exprimam a verdadeira dimensão do défice operacional;
3. Acompanhar, de forma sistemática, a aplicação do novo modelo de cálculo das indemnizações compensatórias, de forma a garantir o seu melhor ajustamento possível à realidade.



2. CARACTERIZAÇÃO DA ACÇÃO

2.1. Fundamento, âmbito e natureza da auditoria

De acordo com o Programa de Fiscalização da Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas (SRMTC) para 2007, aprovado pelo Plenário Geral do Tribunal de Contas, em sessão de 19 de Dezembro de 2006, através da Resolução n.º 2/2006-PG¹, foi realizada uma auditoria à empresa HF.

Inserindo-se no âmbito do controlo financeiro sucessivo do Sector Público Empresarial Regional, a acção revestiu a natureza de uma auditoria orientada para a análise das participações públicas atribuídas como contrapartida pelo serviço público de transporte colectivo urbano de passageiros.

2.2. Identificação dos responsáveis

A identificação dos responsáveis que integravam o Conselho de Administração (CA) da HF, à data da execução dos trabalhos de campo, consta do quadro seguinte:

NOME	CARGO
Nuno Pinto Coelho Homem da Costa	Presidente
João Alcindo de Freitas	Vogal
António José Jardim Faria	Vogal

2.3. Âmbito e objectivos

Tendo a acção sido orientada para a apreciação e validação do cômputo das indemnizações compensatórias atribuídas à HF, no decurso do exercício económico de 2005, foram estabelecidos os seguintes objectivos específicos:

- A caracterização do serviço público de transporte de passageiros;
- A delimitação das áreas de actividade da empresa objecto de apoio público;
- A apreciação da adequação das compensações processadas e a análise da eficiência, economia e eficácia da gestão.

2.4. Metodologias e técnicas de controlo

A metodologia adoptada teve subjacente os princípios, os procedimentos e as normas técnicas internacionalmente aceites e constantes de manuais de auditoria, designadamente no Manual de Auditoria e de Procedimentos do Tribunal de Contas².

¹ Publicada no Diário da República, II Série, n.º 10, de 15 de Janeiro de 2007.

² Aprovado pela Resolução n.º 2, da 2.ª Secção, do Tribunal de Contas, de 28 de Janeiro de 1999 e aplicado à SRMTC pelo Despacho Regulamentar n.º 1-JC/SRMTC, de 15 de Novembro de 2001.

A realização da auditoria englobou as fases de planeamento, de execução e de análise e consolidação da informação.

A fase de planeamento envolveu o estudo e análise da documentação disponível no dossiê permanente da HF, assim como a consulta da informação disponibilizada pelos órgãos regionais e nacionais com atribuições na área dos transportes. Também foi analisado um conjunto de elementos informativos complementares fornecidos pela entidade auditada sobre: a sociedade, a concessão de serviço público e o quadro normativo e organizacional no qual se desenvolve aquela actividade.

O trabalho de campo iniciou-se no dia 1 de Março de 2006, e prolongou-se até ao dia 13 desse mês, tendo-se consubstanciado na solicitação, recolha, estudo e análise de documentação vária e na realização de reuniões com os responsáveis pelas áreas abrangidas pelo objecto da acção.

2.5. Condicionantes e Limitações da Acção

O trabalho desenvolvido decorreu de forma regular, não havendo a registar quaisquer situações limitativas ou condicionantes à prossecução dos objectivos programados.

Tanto da parte dos responsáveis máximos da empresa, como dos dirigentes departamentais, restantes quadros e funcionários, foi obtida uma boa colaboração, tendo os mesmos disponibilizado os meios ou prestado os esclarecimentos solicitados.

2.6. Contraditório

Em cumprimento do princípio do contraditório, consagrado no art.º 13.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, procedeu-se à audição dos membros do CA da HF. Para o mesmo efeito, foi igualmente ouvido o Secretário Regional do Equipamento Social, na qualidade de titular do órgão com poderes de tutela e de responsável directo pelo processamento e pagamento das indemnizações compensatórias.

Decorrido o prazo legal para o exercício desse direito, apenas deu entrada na SRMTC o ofício³ remetido pelo Gabinete do Secretário Regional, expressando a sua concordância com o conteúdo do relato, pelo que, dada a sua natureza geral, se encontram abaixo sintetizados os comentários mais relevantes.

Assim, o Senhor Secretário informa que foram consideradas “(...) *pertinentes as observações feitas quanto à obrigação dos poderes públicos compensarem, através de indemnizações compensatórias, a prestação de serviços não rentáveis economicamente, num contexto do designado deficit tarifário, mas de indiscutível alcance social (...)*” e que a introdução de um novo modelo de protocolo, com uma nova fórmula de cálculo das indemnizações, resultou “(...) *da reflexão feita pelo Governo Regional sobre a menor adequabilidade revelada pelo modelo de compensações utilizado até 2006*”.

Por último esclarece que o erro no cálculo com as indemnizações (de 2005) deveu-se a “*deficiente digitação na folha de cálculo da estrutura de custos*” e garante que aquele “(...) *encontra-se nesta data regularizado.*”.

³ Com o registo de entrada n.º 2006, de 30 de Julho de 2007.



2.7. Enquadramento

2.7.1. Do serviço público de transporte colectivo rodoviário de passageiros

O quadro legal que disciplina a exploração do serviço público de transportes rodoviários de passageiros está disperso por um vasto conjunto de diplomas, de entre os quais se destacam:

• O Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948	Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) ⁴
• A Lei n.º 10/90, de 17 de Março	Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres
• O DL n.º 3/2001, de 10 de Janeiro	Regime de acesso à actividade dos Transportes Rodoviários de Passageiros (em veículos pesados)

Da diversidade de normas conformadoras reflectidas nos citados diplomas, só se fará menção dos conceitos e regimes que auxiliem a compreensão das actividades prosseguidas pela empresa HF.

2.7.1.1. CONCEITOS

Atento o objecto da presente acção revela-se oportuno distinguir a natureza das actividades que podem ser exercidas no âmbito da indústria dos transportes de passageiros.

Assim, tendo por base as definições legais existentes, temos, num primeiro plano, a distinção entre o transporte rodoviário de passageiros em veículos pesados e o efectuado em veículos ligeiros⁵. O primeiro é “...efectuado[s] por meio de veículos automóveis *construídos ou adaptados para os transportes de nove ou mais pessoas, incluindo o condutor.*” enquanto o segundo é realizado por veículos abaixo daquela capacidade.

Outra noção relevante é a de transporte público de passageiros, que a lei define por oposição ao conceito de transporte particular⁶. Considerando-se transporte público de passageiros (ou por conta de outrem) o transporte oferecido ao público ou a certa categoria de utentes, que não se classifique de particular. Sendo particular (ou por conta própria) o transporte efectuado sem fins lucrativos ou comerciais por uma pessoa singular ou colectiva que constitua uma actividade acessória e os veículos sejam propriedade dessa pessoa (ou adquiridos em regime de locação) e sejam conduzidos por um elemento do pessoal dessa pessoa singular ou colectiva ou pelo próprio, quando se tratar de pessoa singular.

A legislação nacional também distingue os serviços regulares dos serviços ocasionais⁷. Por regulares entendem-se os serviços “ *que asseguram o transporte de passageiros segundo itinerário, frequência, horário e tarifas predeterminadas e em que podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas*”. Designam-se por ocasionais, “...os serviços que asseguram o transporte de grupos de passageiros previamente constituídos e com uma finalidade conjunta, organizados por iniciativa de terceiro ou do

⁴ Alterado pelos DL n.º 45 060, de 4 de Junho de 1963, n.º 59/71, de 2 de Março, n.º 186/82, de 15 de Maio, e n.º 378/97, de 27 de Dezembro; e pelos Decretos Regulamentares n.º 66/84, de 22 de Agosto, n.º 53/86, de 6 de Outubro, n.º 52/87, de 4 de Agosto, n.º 52/87, de 4 Agosto, e n.º 26/88, de 28 de Junho.

⁵ Cfr. art.º 1.º do DL n.º 3/2001, de 10 de Janeiro.

⁶ Cfr. as alíneas e) e f) do art.º 2.º do DL n.º 3/2001, de 10 de Janeiro.

⁷ Cfr. as alíneas g), h) e i) do art.º 2.º do DL n.º 3/2001, de 10 de Janeiro.

próprio transportador”. Os serviços regulares podem ainda assumir a natureza de serviços especializados⁸.

Igualmente relevante é a classificação dos transportes, quanto ao âmbito espacial da deslocação⁹. Nesta acepção, destaca-se a distinção entre os transportes urbanos, realizados dentro de uma área urbana¹⁰, e os interurbanos, efectuados entre diferentes municípios¹¹.

Por último, é ainda de referir a diferenciação entre transportes colectivos e de aluguer, que se encontra plasmada no Decreto n.º 37.272, de 31 de Dez. de 1948. Aquela lei estabelece que os transportes públicos só podem ser explorados em regime de transporte colectivo ou de aluguer, denominando de colectivos, “ *os transportes em que os veículos são postos, mediante retribuição, à disposição de quaisquer pessoas, sem ficarem em exclusivo ao serviço de nenhuma delas, sendo utilizadas por lugar da sua lotação ou fracção da sua carga, segundo itinerários e frequências devidamente aprovados*”. São de aluguer, “ *os transportes em que os veículos são, no conjunto, da sua lotação ou carga, postos ao exclusivo serviço de uma só entidade, segundo itinerários da sua escolha, mediante retribuição*”.

2.7.1.2. O REGIME DO TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Definidos os conceitos básicos mais relevantes, adianta-se que, à luz da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de Março (cfr. o Capítulo III), apenas se encontram, *ab initio*, incluídos na categoria de serviço público os transportes colectivos públicos regulares urbanos de passageiros.

Desse carácter de serviço público, advém a responsabilidade do Estado na satisfação das necessidades colectivas de transporte da comunidade e a subtracção da sua exploração à livre iniciativa privada. Com efeito, nos termos do n.º 1 do art.º 20.º da Lei referida anteriormente, a exploração dos transportes urbanos¹² deverá ser assegurada “ *...pelos municípios respectivos, através de empresas municipais, ou mediante contrato de concessão ou de prestação de serviços por eles outorgado, por empresas devidamente habilitadas...*”.

Relativamente aos transportes regulares interurbanos, a Lei de Bases (cfr. art.º 21.º) admite que a exploração seja efectuada “ *por livre iniciativa e por conta e risco de empresas transportadoras devidamente habilitadas(...), em regime de autorização para cada linha, outorgada pelo Governo, ou no tocante aos transportes regionais, pelo órgãos competentes das regiões autónomas.*”, sem prejuízo, acrescenta o n.º 2 do artigo, das autoridades competentes poderem vir a qualificar essas linhas de serviço público, designadamente quando considerarem haver necessidades que não estejam a ser satisfeitas.

Para as restantes categorias de transporte público de passageiros em veículos pesados (colectivos ocasionais, colectivos destinados a viagens turísticas e de aluguer) o mercado é aberto embora os agentes tenham de cumprir com determinados requisitos (licenciamento do exercício da actividade e/ou sujeição dos veículos a licenciamento).

⁸ Os serviços regulares que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com exclusão de outros.

⁹ Cfr. os sob pontos 1) e 4) da alínea b), do n.º 4, do art.º 3.º da Lei 10/90, de 17 de Março

¹⁰ Ou, conforme define a lei, que visam satisfazer as necessidades de deslocação numa área abrangida pelos limites de uma área de transportes urbanos ou pelos de uma área urbana de uma região metropolitana de transportes.

¹¹ Que visam satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios não integrados numa mesma região metropolitana de transportes.

¹² O desenvolvimento das regras gerais de estabelecimento e exploração de transportes urbanos foi desenvolvido pelo DL n.º 3/2001, de 10 de Janeiro.



Sempre que os transportes rodoviários regulares de passageiros sejam explorados em regime de serviço público, cabe às autoridades públicas concedentes a determinação das respectivas tarifas (cfr. n.º1 do art.º 25.º da Lei n.º 10/90).

É, igualmente, de salientar que a Lei de Bases define como objectivos fundamentais da política de transportes (cfr. n.º 1, do art.º 2.º), a conjugação de uma permanente adequação da oferta às necessidades dos utentes com a progressiva redução dos custos sociais e económicos do transporte.

São ainda estabelecidos princípios básicos para a prossecução daqueles objectivos (n.º 2, do mesmo artigo), de entre os quais se destaca: a salvaguarda do desenvolvimento das actividades das empresas transportadoras, públicas ou privadas, “...em regime de ampla e sã concorrência, liberdade de estabelecimento, autonomia de gestão e justa rentabilidade dos investimentos efectuados”, salvaguardadas as restrições determinadas por reconhecido interesse público; o direito das empresas serem compensadas dos encargos suportados com o cumprimento de imposições decorrentes da exploração de serviço público.

Na RAM, a definição e execução das políticas para o sector dos transportes terrestres foram exercidas pelo GR (e não pelo município do Funchal), através da SRES, em virtude do Estatuto Político-Administrativo da região ter consagrado esta matéria como competência governamental (cfr. alínea II) do art.º 40.º do Estatuto Político Administrativo, na redacção dada pela Lei n.º 130/99, de 21 de Agosto). De harmonia com a legislação vigente à data, as tarifas praticadas pela HF eram homologadas pelo Secretário Regional do Equipamento Social e Transportes¹³, sob proposta da Direcção Regional de Transportes Terrestres¹⁴.

2.7.1.3. AS CONCESSÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

A prestação de serviço público de transportes colectivos está centrada na concessão de carreiras e/ou na realização de serviços eventuais, mediante autorização prévia das autoridades competentes.

De acordo com o parágrafo único do art.º 74.º do Regulamento dos Transportes em Automóveis (RTA), denominam-se de carreiras as ligações estabelecidas com obediência a itinerários, horários ou frequências mínimas e tarifas pré fixadas.

Os transportes eventuais (cfr. os art.ºs 92.º e 93.º do RTA) destinam-se a satisfazer (e só podem realizar-se perante) necessidades anormais de tráfego, ligando locais que não se encontrem servidos por carreiras ou, quando o sejam, exijam o recurso a horários ou serviços extraordinários.

As concessões são normalmente¹⁵ outorgadas¹⁶ (cfr. art.º 74.º e 96.º do RTA) por um prazo de dez anos, findo o qual serão sucessiva e automaticamente prorrogadas por períodos de cinco anos, sempre que qualquer das partes não manifeste interesse em pôr-lhe termo.

¹³ Cfr. a orgânica da SRES, aprovada pelo DRR n.º 6/2005/M, de 9 de Março, que veio revogar a definida no DRR n.º 7/2001/M, de 11 de Maio.

¹⁴ Cfr. a orgânica da Direcção Regional, aprovada pelo DRR n.º 11/97/M, de 12 de Maio, alterado pelo DRR n.º 6/2000/M, de 15 de Março.

¹⁵ Com a finalidade de (cfr. art.º 74.º, *in fine*) testar a existência de procura de transportes, a sua satisfação pelas características e objectivos da carreira, ou por motivos de urgência foi previsto um regime provisório, em que a concessão é atribuída por simples informação da autoridade pública competente, pelo prazo máximo de dois anos, durante o qual deverá ser requerida a sua outorga definitiva ou a prorrogação da situação anterior

A um concessionário pode ser atribuído o direito de exclusividade na exploração das carreiras numa determinada região¹⁷ (cfr. art.º 90.º do RTA), desde que explore uma rede de carreiras “*de vincado interesse regional*”, gozando o mesmo do direito de preferência nas concessões que nela se desenvolvam predominantemente.

Nos termos do art.º 3.º do DL n.º 3/2001, de 10 de Janeiro, o exercício da actividade pública de transporte público rodoviário de passageiros só pode ser desenvolvido por entidades licenciadas (sociedades comerciais, cooperativas e empresas públicas ou de capitais públicos) devendo para tal reunir os requisitos de acesso à actividade.

2.7.2. Da empresa Horários do Funchal, SA

2.7.2.1. ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

A HF iniciou a sua actividade em 1 de Janeiro de 1987, tendo sido constituída, ao abrigo do Código das Sociedades Comerciais, sob a forma de sociedade por quotas com capitais exclusivamente públicos. O seu capital social é detido, desde a sua fundação, em 95%, pela RAM, sendo os restantes 5% pertença da Empresa de Electricidade da Madeira, SA (cujo capital é também integralmente detido pela RAM).

A empresa ocupa as actuais instalações desde Abril de 1988, onde se concentram os órgãos sociais, as direcções de serviços administrativos e técnicos e correspondentes serviços de apoio.

No ano de 1996, a HF adquiriu, directa ou indirectamente, um conjunto de empresas que operavam no sector dos transportes: a “*Companhia dos Carros de São Gonçalo, S.A.*”; a *Emílio de Castro e Companhia, Lda.* (Autocarros da Camacha); a *Empresa Automobilística de São Martinho, Lda.*; e a *Companhia dos Automóveis de Santo António, Lda.* Em resultado dessas aquisições (a partir de 1 de Janeiro de 1997) a empresa, que detinha apenas a exclusividade do transportes público urbano na cidade do Funchal, passou a prestar serviços interurbanos e de turismo e aluguer.

Em Assembleia Geral, realizada em 16 de Outubro de 1998, operou-se a transformação da HF em sociedade anónima tendo-se, em 31 de Dezembro desse ano, concretizado a fusão das 4 empresas adquiridas, numa nova entidade designada por *Companhia dos Carros de São Gonçalo, SA*, detida a 100% pela HF.

A 31 de Dezembro de 1999 é formado o *Grupo Horários do Funchal*, que agregou a HF, S.A. com a *Companhia dos Carros de São Gonçalo, S.A.* Finalmente em 2001, o Grupo adquiriu a *Sociedade de Automóveis de São Roque do Faial, Lda* que foi, entretanto, dissolvida¹⁸.

No Grupo, a HF é responsável pela prestação do serviço regular de transporte público colectivo de passageiros urbano do concelho do Funchal, enquanto que a *Companhia de São*

¹⁶ A outorga visa avaliar (cfr. art.º 74.º) a satisfação das necessidades de transportes caracterizadas pela sua intensidade, regularidade e permanência, e tem em atenção os objectivos da coordenação de transportes.

¹⁷ Devendo, então, ser definida, pelas entidades competentes, uma “área de influência” em favor desse concessionário.

¹⁸ Esta empresa tinha por objecto a exploração do transporte público colectivo de passageiros interurbanos e foi dissolvida em 31 de Dezembro de 2004, com data de registo na Conservatória de Registo Comercial de 7 de Janeiro de 2005.



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

Gonçalo (adiante identificada por SG) explora carreiras interurbanas¹⁹ e presta serviços de aluguer abrangendo toda a ilha.

O Grupo HF é, presentemente, formado pela empresa mãe – *Horários do Funchal - Transportes Públicos, SA*, que é detentora da totalidade do capital social da *Companhia dos Carros de S. Gonçalo, SA*, e pelas participações de 15% e de 7,14%, respectivamente, no capital social das empresas *Teleféricos da Madeira, SA* e da *OPT – Optimização e Planeamento de Transportes, SA*.

O seu capital social é, actualmente, de 16,5 milhões de euros, proveniente de sucessivos aumentos de capital (*vide* quadro abaixo).

QUADRO 1
Evolução do capital social da HF e da SG

Horários do Funchal – Transportes Públicos, SA		
	Escudos	Euros
Valor inicial	200.000.000,00	997.595,79
1.º aumento, em 31/12/1987, para	990.000.000,00	4.938.098,18
2.º aumento, em 31/12/1992, para	3.000.000.000,00	14.963.936,91
3.º aumento, em 31/12/1998, para	3.300.000.000,00	16.460.330,60
4.º aumento e actual (por redenominação) em Dez. 2001	-	16.500.000,00

Companhia dos Carros de S. Gonçalo, SA		
	Escudos	Euros
Valor inicial	100.000.000,00	498.797,90
1.º aumento, em 31/12/1987, para	1.000.000.000,00	4.987.978,97
2.º aumento e actual (por redenominação) em Dez. 2001	-	5.000.000,00

2.7.2.2. ENQUADRAMENTO LEGAL DA EMPRESA

Por força da detenção da totalidade do capital social pela RAM, a HF reveste a natureza de empresa pública, estando subordinada ao regime jurídico do Sector Empresarial do Estado, definido pelo DL. n.º 558/99, de 17 de Dezembro, e aos respectivos estatutos.

Pela especial natureza do seu objecto social, a HF enquadra-se na categoria de empresas que o DL n.º 558/99 classifica no seu Cap. II, art.º 19.º, de “*Empresas públicas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral*”, em virtude de prestar um serviço essencial, de cariz social, cujo interesse geral está associado ao seu contributo para a qualidade de vida dos cidadãos e do ambiente na Região e assenta na assumpção de uma garantia de mobilidade aos cidadãos, em boas condições de qualidade, conforto, rapidez e segurança.

O especial interesse público dos serviços colectivos de transporte, o qual impõe aos prestadores uma actuação (em termos de disponibilidade de carreiras, frequências, horários, etc.) não confinada a juízos de rentabilidade económica, faz com que a sua gestão seja, em regra, deficitária e dependente de apoios governamentais.

¹⁹ A ligação entre a Camacha e Santa Cruz, entre Santana e São Vicente e entre o Funchal e: Curral da Freiras, Camacha, Santo da Serra, Porto da Cruz, S. Roque do Faial, Faial, Santana, S. Jorge, Arco de S. Jorge e Boaventura.

Antevendo essa situação, o legislador contemplou a possibilidade dessas entidades poderem beneficiar de indemnizações compensatórias (art.º 21.º), mediante a celebração de contratos cujo clausulado deve estabelecer “(...) a respectiva quantificação e validação (...) bem como o acompanhamento geral da execução das sua cláusulas financeiras”.

A autonomia dos órgãos de gestão da HF, no que diz respeito à exploração operacional da rede de serviço público de transportes é, na medida da sua capacidade financeira, muito ampla embora sujeita aos poderes de tutela, que à data eram exercidos pela SRES²⁰, a quem competia:

- exercer a função accionista da RAM;
- celebrar²¹ e acompanhar a execução²² dos protocolos compensatórios com as empresas que prestam serviço regular de transporte público colectivo de passageiros;
- aprovar ou actualizar o tarifário mediante Portaria.

2.7.2.3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Em 2005, a estrutura organizacional da HF assentava fundamentalmente nos:

- Órgãos sociais, compostos pela Mesa da Assembleia Geral (um Presidente e um Secretário), pelo Conselho de Administração (um Presidente e dois Vogais) e pelo Fiscal Único;
- Órgãos operacionais, que integram o Gabinete de Organização e Informática, o Departamento de Marketing e cinco Divisões: a Divisão de Engenharia e Planeamento, a de Produção, a de Exploração, a de Recursos Humanos e a Administrativa e de Contabilidade.

²⁰ Cfr. alínea b) do n.º 2 do art.º 5.º do DRR n.º 16/2004-M, de 17 de Dezembro, que definiu a organização e funcionamento do Governo Regional da Madeira.

²¹ A coberto de Resolução do Conselho de Governo que autorizava sua celebração, aprovava a respectiva minuta e mandatava o Secretário Regional da pasta para o efeito.

²² Através da Direcção Regional de Transportes Terrestres.



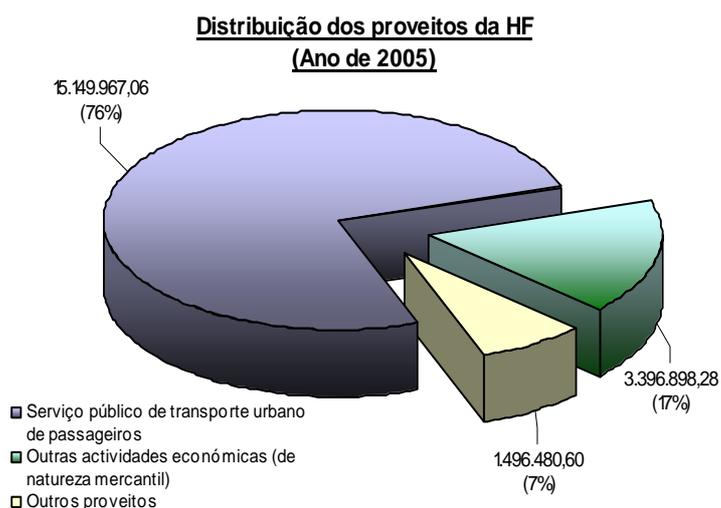
3. DESENVOLVIMENTO DO PLANO DE TRABALHOS

3.1. As áreas de negócio da HF

A HF, em conformidade com o seu objecto estatutário, tem como principal área de negócio a exploração do serviço público de transportes urbanos na cidade do Funchal²³ em regime de concessão exclusiva.

Em paralelo, a HF explora um conjunto de outras actividades, de natureza complementar, que derivam da exploração de oportunidades de negócio proporcionadas pela actividade principal ou da rentabilização das capacidades técnicas e dos recursos disponíveis, como é o caso do aluguer das instalações à SG.

Tendo por referência o exercício de 2005, o gráfico seguinte ilustra a distribuição dos proveitos totais (€20.043.345,94) pelas actividades desenvolvidas pela HF.



Representando cerca de 15,2 milhões de euros (ou 76% dos proveitos) dos quais 1,8 milhões respeitam a indemnizações compensatórias, as actividades de serviço público são claramente dominantes.

As actividades de natureza mercantil²⁴ geraram proveitos da ordem dos 3,4 milhões de euros (17% dos proveitos) enquanto as outras actividades²⁵ proporcionaram um encaixe de 1,5 milhões de euros (7% do total).

As estruturas e os recursos disponíveis na HF que, para além do suporte à sua actividade operacional, possibilitam a prestação de serviços a terceiros, são os seguintes:

- uma área oficial, devidamente equipada, que presta serviços de manutenção e reparação de viaturas próprias, equipamentos e instalações que integra dois sectores: o das grandes e o das pequenas reparações;

²³ CAE 60211 transporte urbano e local por metropolitano, eléctrico, troleicarro e autocarro.

²⁴ Que incluem, entre outros, a prestação de serviços a terceiros de: aluguer de transportes, de reparação/obras em viaturas, de aluguer de espaços e estacionamento, de publicidade e vendas de existências.

²⁵ Abrangem trabalhos para a própria empresa, subsídios com a formação e outras parcelas correctivas da receita como a variação da produção ou a reversão de amortizações e ajustamentos



Em média, após oito anos de vida útil, os veículos são encaminhados para a nave das grandes reparações, onde são sujeitos a um programado processo de reconstrução retratado na fotografia.

- uma área de limpeza e abastecimento de combustíveis.
- um parque de estacionamento central, complementado por um outro situado na freguesia da Camacha;
- o edifício sede, por onde se distribuem os órgãos sociais da empresa, as direcções de serviços e os departamentos técnicos e administrativos de apoio (a cantina, o departamento médico, o ginásio e o bar).

No caso da SG, não dispondo a empresa de instalações próprias, tudo o que se relacione com os serviços de manutenção, reparação e limpeza de viaturas é feito com recurso aos meios da HF. O mesmo se passa com o estacionamento e o abastecimento de combustível das viaturas ou, até mesmo, com a disponibilização das instalações e outros recursos necessários à administração da empresa. Todos os meios postos à disposição e os serviços prestados são cobrados pela HF.

Os outros serviços, de pendor mercantil, disponibilizados pela HF são:

- os serviços de transporte de aluguer;
- o denominado “*Sightseeing Tours*”, circuito turístico pela cidade do Funchal²⁶;

Desde 2002, a HF explora o serviço “*Sightseeing Tours*” em parceria com a Carristur, da qual obtém, directamente, um rendimento anual, em função dos resultados de exploração conseguidos, de 50% dos lucros (ou perdas) obtidos. Assim como são cobrados todos os serviços fornecidos (de reparação/ manutenção, combustíveis ou tripulantes).

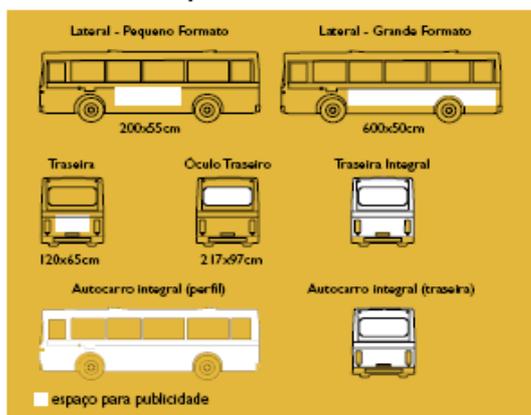


Este serviço é realizado em autocarros panorâmicos de dois pisos, com o acompanhamento de um guia intérprete e tendo uma duração de 1 hora. O bilhete adquirido é válido por um dia, não havendo limitação de entradas ou de saídas.

Em 2005, foram transportados 54.934 passageiros.

- o serviço “*Busdoor*”, i.e., a cedência de espaço publicitário nas suas viaturas (*vide* quadro seguinte):

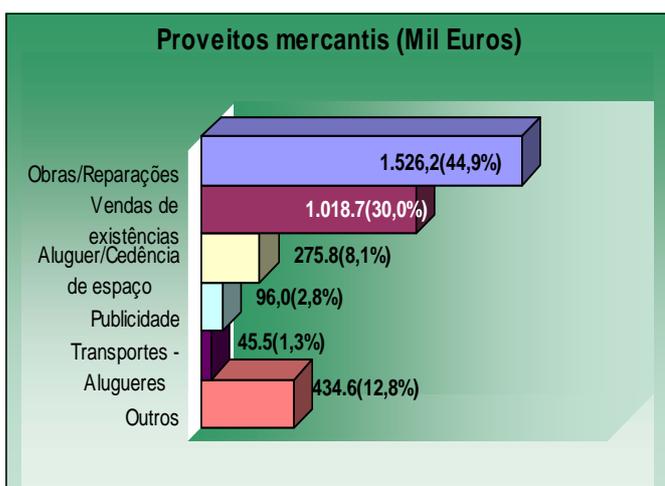
²⁶ Cfr. o protocolo de 30 de Setembro de 2002, celebrado entre a HF e a Carristur, Lda.



A utilização do exterior dos autocarros para a divulgação de mensagens publicitárias é cada vez mais procurada, por proporcionar excelentes índices de notoriedade, frequência, repetição e de memorização de mensagem.

A título de exemplo, os autocarros da HF passam, diariamente, só na Avenida do Mar cerca de 3300 vezes.

A natureza, dimensão e relação das actividades mercantis praticadas pela HF, com empresas relacionadas (do grupo, a SG, ou com acordos de parceria, a Carristur) ou com terceiras entidades, está reflectida no gráfico seguinte.



Num total de 3,4 milhões de euros, temos que as obras e reparações constituem a parcela mais importante das vendas, atingindo um valor de 1,5 milhões de euros (45% do total), logo seguida das vendas de existências (gasóleo e peças), com cerca de 1,0 milhão de euros (30%).

As vendas de publicidade e de transportes de aluguer ocasionais não apresentam valores significativos, sendo os volumes daquelas prestações de, respectivamente, 96,0 mil euros (2,8%) e 45,5 mil euros (1,3%).

A tabela que se segue afecta os proveitos de 2005 a cada uma das áreas de negócio expressando ainda o peso da actividade mercantil estabelecida com a SG e com a Carristur, expressando o peso relativo de cada um dos componentes.

QUADRO 2
Discriminação dos proveitos e pesos relativos

Descrição	Valor	%	%
Proveitos mercantis:			
São Gonçalo	2.598.698,31	76,5	13,0
Carristur	223.680,65	6,6	1,1
Outras entidades	574.519,32	16,9	2,9
Total das actividades mercantis	3.396.898,28	100,0	17,0
Trabalhos para a própria empresa	1.428.924,05		7,1
Outros	67.556,55		0,3
Serviço público de transportes	13.314.983,06		66,4
Indemnização compensatória	1.834.984,00		9,2
Total dos proveitos	20.043.345,94		100,00

Dos dados expostos, constata-se que as actividades mercantis foram dominadas pelos fornecimentos às associadas da HF (SG e Carristur), os quais contribuíram com 83,1% daqueles proveitos (2,8 milhões de euros).

A SG, só por si, representou 76,5% dessa actividade ou 13% dos proveitos globais, o que a eleva à segunda principal fonte de receitas da HF, logo atrás das vendas relativas ao serviço público de transporte (66,4%) e à frente das receitas provenientes das indemnizações compensatórias (9,2%).

3.2. O serviço público na empresa

3.2.1. Caracterização

A actividade de transporte público desenvolvida pela HF, em regime de concessão exclusiva, no concelho do Funchal, implicou a definição pelo GR de obrigações de serviço público a serem cumpridas pela empresa. Tais obrigações compreendem:

- **A obrigação tarifária**, levando à prática de tarifas fixadas administrativamente pelo GR, de que é exemplo o facto do GR ter decidido manter inalteradas as tarifas de todos os títulos de transporte urbano da HF no quadriénio 2002-2005;
- **A obrigação de explorar**, independentemente dos resultados financeiros, determinadas carreiras que numa óptica estritamente económica seriam de encerrar (caso da rede das “Zonas Altas”);
- **A obrigação de transportar** determinadas categorias de passageiros em regimes especiais, como é o caso do serviço especial de transporte para pessoas com mobilidade reduzida.

O cumprimento destas obrigações traduz-se num conjunto de encargos/perda de receita a suportar pela empresa que os poderes públicos estão obrigados a compensar através de indemnizações compensatórias.



O enquadramento das actividades da empresa está ainda balizado pelo cumprimento dos objectivos de política económica e, essencialmente, social constantes dos Programas²⁷ do GR.

A. REDE GERAL

A HF começou a explorar a rede geral em Janeiro de 1987, adequando-se à orografia da cidade do Funchal, composta por subidas e descidas prolongadas, por arruamentos muito estreitos, com curvas apertadas e com cruzamentos e entroncamentos restritivos em manobras, determinando que os autocarros que asseguram o transporte colectivo de passageiros urbano tivessem de observar determinados requisitos.

No final da década de 80, a HF adquiriu 60 autocarros, 30 da marca DAF e 30 da Volvo, em que os chassis se caracterizavam pelo facto dos motores se localizarem entre os eixos (*vide* autocarro pertencente à frota inicial da empresa).



Em 1992, foi efectuado um estudo e chegou-se à conclusão de que os autocarros não podiam exceder os 11 m de comprimento.



Em resultado, foram introduzidos na frota da HF os autocarros com 3 portas, sendo uma de entrada e duas de saída, com um chassis com motor central, com a traseira afunilada e com acessos com, pelo menos, três degraus (como se pode observar na imagem ao lado).

Em 1996, foram encomendados 20 autocarros modelo B9M à Volvo (com 9,5 m de comprimento e lotação de 70 passageiros) que foram afectos às carreiras regulares no Funchal, cujos percursos são compostos por arruamentos estreitos e curvas apertadas.

Em 2005, a rede geral tinha 62 carreiras que cobriam uma rede com 185 km de extensão. O número máximo de viaturas a fazer simultaneamente o serviço regular no período de maior movimento, foi de 135 unidades²⁸. A lotação média foi de 80 lugares tendo sido percorridos 7.414.007 km.



Em 2005, a velocidade média dos autocarros foi de 16,8 km/h, reduzindo-se, na hora de ponta, para 11,8 e 11,4 km/h, respectivamente, nos movimentos de entrada e de saída da cidade. Fora da hora de ponta registaram-se velocidades médias de 12,1 km/h nas entradas e de 14,1 km/h nas saídas da cidade.

²⁷ Vide programas de governo de 2001-2004 e de 2004-2008, principalmente este último, na 1.ª Parte – Capítulo X, onde um dos objectivos a atingir na área dos transportes era: “consolidação das medidas de reformação do sistema de transportes públicos (...) que incentive e promova a utilização, por todos, do transporte público, tornando-o mais eficiente, mais cómodo, mais rápido e mais seguro, criando condições favoráveis de utilização, nomeadamente às camadas mais carenciadas da população. (...)”.

²⁸ Em 2004, a HF testou um autocarro do tipo “Low Floor” – ausência de degraus (que tem 12 m de comprimento) concluindo-se que este tipo de autocarro só conseguia percorrer satisfatoriamente, 9 carreiras.

Acresce a manutenção da rede de paragens, designadamente dos quadros de informação e da sinalização horizontal, resultado da natural oxidação e corrosão, do vandalismo e/ou do roubo de material.

B. REDE “ZONAS ALTAS”

As “zonas altas” do concelho, assim denominadas pelo seu difícil acesso (com lombadas cujos declives rondam os 28%), são servidas pela HF, com autocarros especialmente desenvolvidos para o efeito. O grau de exigência das estradas que constituem esta rede viária levou à adopção de autocarros de 4 rodas motrizes, de modo a satisfazer os níveis de segurança existentes na rede geral.

A exploração desta rede iniciou-se em 1992 e é considerada “a mais social” dos serviços públicos prestados pela HF devido aos altos custos, dadas as características específicas das viaturas e respectiva manutenção, resultado do esforço mecânico permanente a que estão sujeitas e consequente desgaste.



Dada a especificidade deste serviço público, no 2.º semestre de 2003, entraram em funcionamento 4 novos autocarros cujas carroçarias foram construídas nas oficinas da HF (sector das grandes reparações), em chassis 4x4 Scania.

Estes veículos têm uma lotação de 51 passageiros (24 lugares sentados e 27 de pé), com 8,5 metros de comprimento e 2,5 m de largura. .

C. REDE NOCTURNA

A HF, a partir de 1 de Janeiro de 2004, iniciou um novo serviço de transportes públicos denominado “Horários da Madrugada”, que se realiza entre a 01h00 e as 06h00, garantindo o transporte público de passageiros durante 24 horas.



Este serviço abrange três carreiras que foram seleccionadas para dar a melhor cobertura ao concelho do Funchal e, simultaneamente, às zonas de maior número de passageiros ao longo do dia. Em 2005, foram transportados 22.465 passageiros e percorridos 153.664,2 km, perfazendo €10.780,90 em receita, i.e., €0,07 por km.

Esta rede foi criada com o objectivo de alargar a oferta de transporte da empresa, de modo a fazer a ponte com o serviço regular, permitindo a todos aqueles que se queiram deslocar naquele período horário a utilização do transporte público. Dada a especificidade do serviço, a sua utilização tem uma tarifa própria, que é única para qualquer dos 3 percursos.



D. TRANSPORTE PARA PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA

A 1 de Fevereiro de 2005 iniciou-se o serviço especial de transporte para pessoas com mobilidade reduzida (PMR), que é efectuado “*porta a porta*”²⁹, em toda a área do concelho do Funchal, em sistema de marcação prévia.



Este serviço é assegurado por 3 mini-autocarros: 2 tipo micro com capacidade para 14 passageiros (sentados em cadeiras normais) ou 9 mais 3 (em cadeiras de rodas) e 1 tipo mini que poderá transportar até 25 pessoas (em cadeiras normais) ou até 1 mais 9 (em cadeiras de rodas).

O acesso ao PMR é reservado às pessoas possuidoras de mobilidade reduzida que lhes dificulte ou impossibilite as suas deslocações no sistema de transporte público regular.

A 31 de Dezembro de 2005, este serviço tinha 52 inscritos, tendo sido transportados um total de 2.534 passageiros e percorridos 20.048 km, o que correspondeu a um proveito de €6.948,19, i.e., por cada passageiro foram efectuados, em média, 7,91 km e por km foram obtidos 35 cêntimos de receita.

E. LINHA ECO

A Linha Eco³⁰ que começou em funcionamento em Setembro de 2006 é um serviço de transporte público que serve o centro histórico da cidade do Funchal com mini autocarros eléctricos, com o intuito de facilitar a mobilidade dentro da mesma.



Este serviço é realizado por 4 mini autocarros, não poluentes, movidos a electricidade, de fácil acesso (têm piso baixo) e que dispõem de uma rampa para embarque de pessoas que utilizam cadeira de rodas.

O mini autocarro eléctrico *Gulliver* tem capacidade para transportar cerca de 20 passageiros atingindo a velocidade máxima de 34 quilómetros/hora.

O acesso ao transporte pode ser realizado em qualquer ponto do percurso, bastando fazer sinal ao condutor para parar, não existindo paragens pré definidas. Estes veículos, pela sua reduzida dimensão e quase ausência de ruído, são adequados à circulação em zonas pedonais.

Em suma, a 31 de Dezembro de 2005, a HF dispunha para a realização do serviço público de 156 autocarros (mais 3 do que no início do ano), sendo 143 para a rede geral, 10 para as zonas altas e 3 para o PMR. À data, a idade média das viaturas era de 14 anos.

²⁹ Considera-se “*porta a porta*” o serviço prestado com início e fim em local indicado pelo utilizador, desde que, a esse local, tenham acesso os autocarros afectos a este serviço.

³⁰ A HF recebeu uma distinção pela Linha Eco no âmbito da 5.ª Edição do Prémio de Boas Práticas no Sector Público.

3.2.2. Indicadores operacionais

I. ACTIVIDADE

Em 2005, a HF explorava mais 6 linhas do que em 2003, sobretudo devido à introdução, em 2004, de 3 carreiras correspondentes ao serviço HM e à exploração de mais 2 linhas nas carreiras normais e mais 1 nas ZA.

QUADRO 3
Evolução da Rede

Rede	2003	2004	2005	Δ 05/03
Linhas em exploração	55	62	61	+ 6
Carreiras normais	52	55	54 (a)	+ 2
Zonas Altas	3	4 (b)	4	+ 1
Horários da Madrugada	0	3 (c)	3	+ 3
Extensão (em km)	173	179	185	+ 12
Km úteis (d)	6.756.525	7.050.831	7.030.402	0,04%
Km em vazio (d)	359.841	368.785	383.605	0,07%
Percurso médio	3,560	3,560	3,560	-
% km em vazio	5,06	4,97	5,17	-0,06%
N.º paragens	1.313	1.360	1.445	+ 132

a) A partir de 05/04/2005, a carreira nº 5, foi integrada nas carreiras nºs 24 e 35. b) Início de exploração da carreira nº 94 em 18/10/2004. c) Início de exploração em 01/01/2004. d) Este indicador apenas abrange os quilómetros percorridos por autocarro nas carreiras normais.

Como se pode observar, entre 2003 e 2005, a rede aumentou 12 km tendo sido criadas 132 novas paragens. Logicamente, tanto os km úteis como os em vazio (percursos de ligação) cresceram no período, contudo como os primeiros cresceram menos que os segundos a percentagem de km em vazio aumentou ligeiramente. O percurso médio manteve-se durante o triénio.

De 2003 para 2004, o número médio de veículos disponíveis para o serviço público registou um acréscimo que se reflectiu no número de lugares oferecidos por quilómetro (LKO = Km úteis x lotação média). De 2004 para 2005, o número de autocarros da HF registou um ligeiro acréscimo, devido à aquisição de 3 mini autocarros para a realização do serviço PMR.

QUADRO 4
Evolução da Oferta

Oferta	2003	2004	2005	Δ 05/03
Frota – N.º autocarros – total (a)	154	153	156	+ 2
N.º médio veículos operação (b)	de 10 a 132	de 3 a 135	de 3 a 135	-
Lotação média (LM)	81	80	80	-1
Lugares oferecidos Km - total	543.928.219	574.543.002	572.793.297	5,31%
Carreiras normais	543.928.219	564.066.439	562.432.157	3,40%
HM	-	10.476.563	10.361.140	-

(a) A 31 de Dezembro. (b) Variável de acordo com a hora do dia



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

O número de passageiros transportados (PT) e a procura nos diversos tipos de serviço, expressas, respectivamente em termos de passageiros-quilómetro transportados (PKT = PT x Percurso Médio) e autocarros-quilómetro (AK = Km úteis + Km em vazio), atingiu os seguintes valores:

QUADRO 5
Evolução da Procura

Procura	2003	2004	2005	Δ 05/03
N.º passageiros transportados (PT)	29.947.927	29.726.675	29.492.903	- 455.024
Carreiras normais (a)	29.947.927	29.704.678	29.467.904	- 480.023
HM	-	21.997	22.465	-
PMR	-	-	2.534 (b)	-
N.º de passageiros – Km (PKT)	106.614.621	105.804.966	104.963.247	-1,55%
Carreiras normais (a)	106.614.621	105.748.654	104.905.737	-1,60%
HM	-	56.312,3	57.510,4	-
PMR	-	-	(b)	-
N.º Km percorridos (AK)	7.116.366,30	7.575.263,80	7.587.719,10	6,62%
Carreiras normais (a)	7.116.366,3	7.419.615,6	7.414.006,9	4,18%
HM	-	155.648,2	153.664,2	-
PMR (c)	-	-	20.048	-
N.º viagens realizadas - total	1.026.686	1.085.354	1.088.749	6,04%
Carreiras normais (a)	1.026.686	1.072.250	1.075.645	4,77%
HM	-	13.104	13.104	-
Taxa de ocupação (%)	19,60%	18,75%	18,65%	-4,85%
Velocidade média (km/h)	19,40	16,80	16,80	-13,40%

(a) Indicador que integra o serviço das zonas altas. (b) Indicador não apurado por não estar determinado o percurso médio. (c) Início da exploração da carreira em Fevereiro de 2005.

Do quadro antecedente, ressalta o facto da taxa de ocupação ter diminuído 2,6 % no triénio (de 19,6%, em 2003, para 18,65% em 2005) pois apesar da oferta ter registado um aumento, a procura decresceu. A velocidade média dos veículos teve um decréscimo de 13%, de 2004 para 2003, mantendo-se em 2005.

Os indicadores da produção da manutenção tiveram a seguinte evolução:

QUADRO 6
Evolução da produção – manutenção

Produção (manutenção)	2003	2004	2005	Δ 05/03
Consumo médio				
de combustível (litros por 100 Km)	64,3	65,1	66	2,64%
de pneus	0,038	0,040	0,041	7,89%
Taxa acidentes (por milhão km)				
Total	162	139	115	-29,01%
Com terceiros	48	46	51	6,25%
Manutenção				
Preventiva	824	854	843	2,31%
Grandes reparações	14	8	7	-50,00%
Taxa de imobilização	5,78	4,57	4,15	-28,20%

Da observação do quadro anterior, constata-se que o consumo médio tanto de combustível como de pneus registou no triénio um crescimento de, respectivamente, 2,6% e 7,9%. A taxa de acidentes (total) decresceu 29%, embora a taxa de acidentes com terceiros tenha aumentado 6% nesse período. O número de operações de manutenção dos veículos oscilou no triénio pois enquanto a manutenção preventiva teve um acréscimo de 2% as grandes reparações diminuíram para metade.

II. Vendas

No triénio, a receita proveniente da prestação do serviço público estabilizou nos 13,8 milhões de euros sendo relevantes as reduções nas vendas de passes escolares (-8%) e o aumento das vendas de títulos nas próprias viaturas (+ 5%).

QUADRO 7
Evolução da receita nos diversos canais de venda da HF

(Unidade: euros)

Canais de venda	2003	2004	2005	Δ 05/03
Locais de venda de títulos				
Viaturas (agente único)	1.521.643,59	1.573.543,20	1.603.452,90	5,38%
Escolas	2.046.643,50	1.905.267,55	1.882.836,56	-8,00%
Postos de venda da HF	11.361.729,64	11.537.414,46	11.517.057,03	1,37%
Outros	410.375,35	398.407,20	398.873,35	-2,80%
Total (a)	13.818.748,49	13.841.089,21	13.798.766,94	-0,14%

(a) Valor da receita com IVA.

Quanto aos locais de venda, constata-se que, em 2005, cerca de 75% das receitas (excluídas as avenças e alugueres ocasionais) foram arrecadadas nos postos de venda da empresa, 12% provieram das escolas (passes escolares), 10% da venda de bilhetes a bordo das viaturas e os restantes 3% da transacção de títulos de transporte em bancos/hotéis, noutras empresas transportadoras (provenientes dos passes combinados) e por entidades militarizadas e governamentais.

Em 2005, a receita da venda de títulos de transporte provinha em 66% (8,8 milhões de euros) da venda de passes e em 34% (4,5 milhões de euros) da de bilhetes. Os passes zonais (1/2/3) representavam, aproximadamente, 41% da receita total, os de criança/estudante (onde também estão incluídos os passes férias estudantes) 15%, os de 3.^a Idade/Reformado 7%, os combinados 2% e os turísticos 0,6%.

QUADRO 8
Discriminação da receita por títulos utilizados e por serviços

(Unidade: euros)

Receita	2005	%	Receita	2005	%
Por títulos utilizados:			Por serviços:		
Passes:3. ^a Idade/Reformado	968.281,99	7,25	Carreiras normais	13.201.463,63	98,81
Criança/Estudante	2.011.340,67	15,05	Zonas Altas	44.085,38	0,33
Combinados	298.259,81	2,23	Horár. Madrugada	10.780,90	0,08
Zonas 1/2/3	5.466.183,38	40,91	Mobilidade Reduz.	6.948,19	0,05
Turísticos (7 dias)	85.299,72	0,64	Serviços especiais	39.857,63	0,30
Bilhetes: De bordo	1.587.335,33	11,54	Serviços ocasionais	10.498,75	0,08
Pré-comprados	2.943.834,29	22,37	Avenças	46.900,71	0,35
Total	13.360.535,19	100,00	Total	13.360.535,19	100,00



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

Em 2005, os títulos de transporte vendidos abaixo do custo (caso dos passes para 3.^a idade/reformado, estudante/férias e crianças) representavam 13,7% do total da receita do serviço público.

No que respeita à distribuição das vendas pelas 7 modalidades de serviço público, verifica-se uma preponderância esmagadora dos rendimentos de exploração da rede geral com 98,8% (13,2 milhões de euros). Os serviços remanescentes têm um peso insignificante na receita própria da HF (159 mil euros).

III. RECURSOS HUMANOS

O quadro de pessoal da HF não apresentou alterações significativas durante o triénio (-5 colaboradores em 2005), salientando-se, por tipo de pessoal o aumento do número de motoristas (+12) e as reduções do restante pessoal de exploração (- 13) e nos metalúrgicos/mecânicos (-8), como se pode observar no quadro9.

QUADRO 9
Evolução dos Recursos Humanos

Caracterização dos RH	2003	2004	2005	Δ 05/03	
Efectivos total (em 31/12)	526	532	521	- 5	-0,95%
Motoristas	262	270	274	+ 12	4,58%
Fiscais	21	21	18	- 3	-14,29%
Restante pessoal de exploração	64	57	51	- 13	-20,31%
Metalúrgicos/mecânicos	126	125	118	- 8	-6,35%
Restante pessoal	53	59	60	+ 7	13,21%
Taxa de absentismo	4,87	3,52	5,13	-	5,34%
Trabalho suplementar (em horas)	84.480	82.073	95.123	+ 10.643	12,60%
Formação (em horas)	8.478	5.254	16.052	+ 7.574	89,34%

Relativamente a 2003 a taxa de absentismo cresceu cerca de 5%, o trabalho suplementar perto de 13% e a formação 89% (mais cerca de 7,6 mil horas).

QUADRO 10
Evolução de indicadores dos Recursos Humanos

	2003	2004	2005	Δ 05/03
Motorista/Viatura	1,70	1,76	1,76	3,24%
Metalúrgico/Viatura	0,82	0,82	0,76	-7,55%
Total de trabalhadores/Viatura	3,42	3,48	3,34	-2,22%

Do quadro anterior ressalta a diminuição de mais de 7,5% do número de metalúrgicos por viatura.

3.2.3. Indicadores económico-financeiros

A. SITUAÇÃO ECONÓMICA

Da leitura dos documentos de prestação de contas conclui-se que os resultados da actividade da empresa no triénio não foram positivos.

À exceção dos resultados extraordinários, todos os restantes indicadores parcelares apresentaram, sistematicamente ao longo dos três anos, valor negativo sendo de destacar, pela sua particular importância, o agravamento dos resultados operacionais que passaram de 1,4 milhões de euros em 2003 para 2,5 milhões em 2005.

QUADRO 11
Resumo dos resultados da HF por natureza

(Unidade: euros)

Resumo	2003	2004	2005	Δ 05/03
Resultados operacionais	-1.446.012,61	-2.253.408,50	-2.526.796,22	74,74%
Resultados financeiros	-538.043,71	-923.914,95	-883.450,79	64,20%
Resultados correntes	-1.984.056,32	-3.410.247,01	-3.177.323,45	60,14%
Resultados extraordinários	40.850,17	77.637,95	915.682,64	2.141,56%
Resultado antes de impostos	-1.943.206,15	-3.099.685,50	-2.494.564,37	28,37%
Resultado líquido do exercício	-1.892.556,71	-3.057.285,33	-2.529.554,03	33,66%

Fonte: Demonstrações de Resultados da HF de 2003, 2004 e 2005.

Embora a empresa tenha fechado o exercício de 2005 com prejuízos inferiores aos do ano anterior (menos meio milhão de euros), sobretudo devido aos resultados extraordinários³¹ (que ascenderam a 900 mil euros), os resultados foram piores que os alcançados em 2003, em cerca de 600 mil euros.

Do conjunto dos custos operacionais de 2005 (de mais de 22,5 milhões de euros), relevam, por ordem decrescente de importância: os de pessoal, com 46% do total (10,4 milhões de euros); os das matérias consumidas, com cerca de 35% (7,9 milhões de euros); as amortizações, com aproximadamente, 10% (2,2 milhões de euros); e os fornecimentos e serviços de terceiros, com cerca de 8% (1,8 milhões de euros).

QUADRO 12
Evolução dos custos operacionais

(Unidade: euros)

.	2003	2004	2005	Δ 05/03
CMVMC (a) - Matérias	4.024.072,27	3.766.399,51	7.880.030,26	95,82%
Fornecimentos e serviços externos	4.784.348,84	5.091.236,82	1.784.272,10	-62,71%
Custos com o pessoal	9.479.829,53	10.088.518,73	10.445.930,42	10,19%
Amortizações	2.166.833,76	2.218.822,35	2.212.379,56	2,10%
Ajustamentos	-	-	5.398,77	-
Provisões	120.994,32	172.173,55	32.589,67	-73,07%
Impostos	26.364,32	17.652,94	17.370,16	-34,11%
Outros custos e perdas operacionais	83.493,01	95.000,70	192.171,22	130,16%
Total Custos Operacionais	20.685.936,05	21.449.804,60	22.570.142,16	9,11%

(a) Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas.

Fonte: Demonstrações de Resultados da HF de 2003, 2004 e 2005.

No triénio, os custos operacionais registaram um acréscimo de 9% (+ 1,9 milhões de euros), metade dos quais associada ao aumento dos custos com o pessoal (966 mil euros) e o restante ao resultado combinado (856 mil euros) do acréscimo das matérias vendidas e consumidas

³¹ Decorrentes das indemnizações compensatórias de 2004 que só foram recebidas em 2005 no valor de €536.188,59, à redução das "Provisões para outros riscos e encargos" em €242.621,65 e aos "Subsídios ao Investimento" concedidos pelo GR para a aquisição de viaturas de transporte de Pessoas com Mobilidade Reduzida, no valor de €26.832,38.



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

com a redução dos fornecimentos e serviços externos. Neste particular salienta-se que a oscilação nas rubricas de fornecimentos e serviços externos (-62%) e de custos das matérias consumidas (95,8%) deve-se a alterações no critério de contabilização dos combustíveis que transitaram da primeira conta para a segunda.

Em 2005, os proveitos operacionais totais remontaram a 20 milhões de euros, dos quais 67% provêm da prestação de serviços (mais de 13,3 milhões).

QUADRO 13
Evolução dos proveitos operacionais

(Unidade: euros)

	2003	2004	2005	Δ 05/03
Prestações de serviços	13.391.182,98	13.478.646,63	13.360.535,19	-0,23%
Variação da produção	69.777,85	-60.323,57	22.115,66	-68,31%
Trabalhos para a própria empresa	1.596.943,17	1.242.906,04	1.428.924,05	-10,52%
Proveitos suplementares	2.662.371,15	3.015.266,10	2.942.100,94	10,51%
Subsídios à exploração	1.228.219,10	1.228.219,10	1.880.418,17	53,10%
Outros proveitos operacionais	291.429,19	291.681,80	409.245,21	40,43%
Reversões de amortizações e ajustamentos	-	-	6,72	-
Total Proveitos Operacionais	19.239.923,44	19.196.396,10	20.043.345,94	4,18%

Fonte: Demonstrações de Resultados da HF de 2003, 2004 e 2005.

No período considerado os proveitos totais cresceram 803 mil euros (4%) sobretudo à custa dos subsídios à exploração (652 mil euros) e dos proveitos suplementares (280 mil euros).

Da comparação dos quadros anteriores resulta que a taxa de cobertura dos custos pelos proveitos operacionais se tem vindo a reduzir desde 2003 (de 93,0% para 89,5% tendo em 2005 atingido os 88,8%) o que evidencia, apesar do reforço de 53,1% das indemnizações compensatórias registado em 2005, uma degradação das condições de exploração da empresa.

O quadro seguinte sintetiza a evolução dos resultados da empresa entre 2003 e 2005, por quilómetro percorrido e por passageiro transportado.

QUADRO 14
Evolução da demonstração do resultado por km percorrido e por passageiro transportado

(Unidade: euros)

Demonstração do resultado	Por km percorrido				Por passageiro transportado			
	2003	2004	2005	Δ 05/03	2003	2004	2005	Δ 05/03
Custos e perdas								
Custos de exploração	2,90	2,89	3,04	4,83%	0,69	0,72	0,76	10,14%
Outros custos	0,10	0,15	0,18	80,00%	0,02	0,04	0,04	100,00%
Total de custos / km	3,00	3,04	3,22	7,33%	0,71	0,76	0,80	12,68%
Proveitos e ganhos								
Proveitos de exploração	2,70	2,59	2,70	0,00%	0,64	0,65	0,67	4,69%
Outros proveitos	0,03	0,04	0,18	500,00%	0,01	0,01	0,05	400,00%
Total de proveitos	2,73	2,63	2,88	5,49%	0,65	0,66	0,72	10,77%
Resultado líquido	-0,27	-0,42	-0,34	25,93%	-0,06	-0,10	-0,08	33,33%

Fonte: Demonstrações de Resultados da HF de 2003, 2004 e 2005.

Da sua observação constata-se que enquanto os custos aumentaram no triénio 9 cêntimos por passageiro transportado (e 22 cêntimos por quilómetro percorrido), os proveitos só cresceram 7 cêntimos (15 cêntimos por quilómetro).

Como os custos foram superiores aos proveitos os resultados líquidos apresentam-se sempre negativos, tanto por km percorrido como por passageiro transportado, tendo sofrido aumentos de, respectivamente, 26% (de 27 para 34 cêntimos por quilómetro) e 33% (de 6 para 8 cêntimos por passageiro), entre 2003 e 2005.

Nos quadros seguintes, afectam-se os resultados de 2005 às carreiras regulares e Zonas Altas, e identificam-se, segundo o critério da rentabilidade por passageiro, as cinco carreiras regulares com maior e menor rentabilidade:

QUADRO 15
Afectação dos resultados dos passageiros transportados

Carreiras	N.º passageiros / ano	N.º km / ano	Custos (€)	Proveitos (€)	Resultado	
					(€)	Passageiro (€)
Regulares	28.829.801	7.230.645	21.981.161,47	20.017.819,04	-1.963.342,43	-0,068
Zonas Altas	638.103	183.362	557.420,48	44.085,38	-513.335,10	-0,804
Total/Resultado	29.467.904	7.414.007	22.538.581,95	20.061.904,42	-2.476.677,53	-0,084

Nota: O total de custos e proveitos constantes do quadro difere do apresentado na Demonstração de Resultados da HF de 2005 porque a sua imputação às carreiras é efectuada por estimativa.

QUADRO 16
Identificação das carreiras regulares mais e menos rentáveis segundo o critério dos passageiros transportados

Carreiras		Ano 2005				Resultado	
N.º	Designação	P / ano	Total km/ano	Custos (€)	Proveitos (€)	(€)	Por Passageiro (€)
36A	Palheiro Ferreiro	218.815	25.129	76.392,17	71.605,89	-4.786,28	-0,022
27	Caminho de Ferro	315.282	42.227	128.369,64	119.426,66	-8.942,98	-0,028
32	Rochinha	449.689	67.831	206.205,49	190.865,28	-15.340,22	-0,034
45	Nazaré – via Barreiros	793.500	131.869	400.882,61	369.673,35	-31.209,26	-0,039
13	Jamboto - Viveiros	1.972.867	328.926	999.933,99	921.978,13	-77.955,86	-0,040
50	St. Amaro/Lombo Quinta	188.522	97.083	295.131,42	265.360,68	-29.770,74	-0,158
18	São João	63.233	37.861	115.098,67	103.311,65	-11.787,02	-0,186
49	Fundoa (via 31 de Janeiro)	295.283	178.547	542.784,11	487.148,71	-55.635,40	-0,188
36	Palheiro Ferreiro	218.815	142.649	433.651,60	388.908,68	-44.742,92	-0,204
49	Fundoa (via Universidade)	112.349	95.984	291.791,98	261.086,65	-30.705,33	-0,273

Como se pode verificar, em 2005 todas as carreiras apresentaram resultados negativos. No entanto, o resultado das carreiras regulares, embora mais elevado em termos absolutos (cerca de 2 milhões de euros contra 0,5 milhões de euros das carreiras das Zonas Altas), é substancialmente mais reduzido em termos de passageiros transportados. Em média, o défice de exploração das carreiras regulares é de 6,8 cêntimos por passageiro transportado enquanto o das zonas altas é de 87 cêntimos (os cerca de 640 mil passageiros transportados pelas carreiras das zonas altas originam um défice de exploração da ordem do meio milhão de euros).



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

O resultado de exploração das carreiras regulares varia (cfr. o Anexo I), em termos absolutos, entre os -1,2 mil euros (carreira 5) e os – 80 mil euros (carreira 12). No que respeita à distribuição dos resultados por passageiro transportado, a carreira mais equilibrada é a n.º 36A enquanto a mais deficitária é a n.º 49, com respectivamente, -2,2 e -27,3 cêntimos por passageiro.

B. SITUAÇÃO FINANCEIRA

Tendo em atenção a estrutura financeira da empresa, o quadro abaixo sintetiza os dados constantes dos documentos de prestação de contas da HF, designadamente em termos de balanços esquemáticos.

QUADRO 17
Evolução do Balanço da HF

(Unidade: euros)

Descrição	31/12/2003	31/12/2004	31/12/2005
Activo Líquido			
Imobilizado			
Imobilizações incorpóreas	1.330,22	3.864,86	1.932,50
Imobilizações corpóreas	12.491.543,34	11.178.174,90	11.031.484,43
Investimentos financeiros	4.754.503,48	3.806.501,83	2.832.147,72
	17.247.377,04	14.988.541,59	13.863.632,15
Circulante			
Existências	975.383,69	918.214,21	852.336,98
Dívidas de terceiros – Curto prazo	1.146.311,80	1.397.671,59	4.556.074,18
Títulos negociáveis	8.228,79	8.188,91	8.228,79
Depósitos bancários e caixa	434.397,27	679.189,81	933.931,15
	2.564.321,55	920.299.260,31	6.350.571,10
Acréscimos e Diferimentos	2.114.086,26	3.051.003,13	928.673,29
Total do Activo	21.925.784,85	21.042.809,24	21.292.383,65
Capital Próprio e Passivo			
Capital Próprio			
Capital	16.500.000,00	16.500.000,00	16.500.000,00
Ajustamentos de part. em filiais e associadas	-130.718,59	-130.718,59	-130.718,59
Reservas de reavaliação	1.592.504,81	1.592.504,81	1.592.504,81
Reservas legais	44.725,19	44.725,19	44.725,19
Restantes reservas e outros capitais próprios	157.916,71	157.916,71	157.916,71
Resultados transitados	-4.429.133,90	-6.321.690,61	-9.378.975,94
Subtotal	13.735.294,22	11.842.737,51	8.785.452,18
Resultado líquido do exercício	-1.892.556,71	-3.057.285,33	-2.529.554,03
Total do Capital Próprio	11.842.737,51	8.785.452,18	6.255.898,15
Passivo			
Provisões	201.734,76	336.765,90	126.733,92
Dívidas a terceiros			
Médio e longo prazo	4.678.571,44	6.177.081,21	8.309.549,15
Curto prazo	3.331.992,40	3.695.477,53	4.322.218,71
	8.010.563,84	9.872.558,74	12.631.767,86
Acréscimos e diferimentos	1.870.748,74	2.048.032,42	2.277.983,72
Total do Passivo	10.083.047,34	12.257.357,06	15.036.485,50
Total do Capital Próprio e Passivo	21.925.784,85	21.042.809,24	21.292.383,65

Fonte: Balanço da HF de 2005.

Com referência a 31 de Dezembro de 2005, o Activo da HF ascendia a 21,3 milhões de euros, pouco se tendo alterado, relativamente aos anos anteriores, pese embora as evoluções observadas nas contas Dívidas de clientes – a curto prazo e Acréscimos e diferimentos³². Nessa mesma data, o Capital Próprio registou um valor de 6,3 milhões e o Passivo de 15,0 milhões de euros, sendo de destacar a evolução destes dois agregados.

Foi significativa a desvalorização observada do Capital Próprio, que no triénio perdeu 47,2% do seu valor, fruto dos sucessivos resultados negativos da empresa, que atingiram em 2005 os 9,4 milhões de euros. Nessa data as perdas acumuladas reduziram o seu valor para apenas 37,9% do capital social traduzindo uma forte descapitalização da empresa. Em contraponto, acentuou-se o recurso ao endividamento bancário, que cresceu no período 57,0% (de 8 para 12,6 milhões de euros), constituindo, no último ano, aquela dívida 69,4% do passivo.

A situação exposta evidencia uma evolução negativa na estrutura de capitais, com perda significativa da autonomia financeira da HF.

3.3. A regulação do relacionamento financeiro entre a HF e o GR

3.3.1. Os instrumentos reguladores

No quadro do exercício dos poderes de tutela, a HF integrava-se na esfera de actuação da Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes, a quem competia o acompanhamento e controlo da concessão e o poder de conformação do tarifário em vigor.

A regulação do relacionamento financeiro entre o Estado e os prestadores de serviços públicos está vertida no art.º 21.º do DL n.º 558/99, de 17 de Dezembro³³, que prevê a contratualização de indemnizações compensatórias “*na medida do estritamente necessário à prossecução do interesse público*”.

A atribuição dos apoios financeiros pelo GR sustenta-se na autorização anual concedida pela Assembleia Legislativa, no âmbito dos diplomas que aprovam os orçamentos regionais, para conceder indemnizações compensatórias às empresas que prestem serviço público³⁴.

³² As *Dívidas de clientes – a curto prazo* referem-se, sobretudo, aos créditos sobre a Companhia dos Carros de S. Gonçalo, no valor de €1.420.700,67 (pagos em 2006) e sobre a SRES (referentes a indemnizações compensatórias), no montante de €1.749.351,36 (recebidos em 2006).

Os *Acréscimos e diferimentos* correspondem à especialização das indemnizações compensatórias dos anos de 2003 e 2004 que só foram atribuídos em 2005, no montante de €2.188.576,69.

³³ Que, sob a epígrafe “*Contratos com o Estado*” estabelece o seguinte:

“1 — *Para realização das finalidades previstas no artigo anterior poderá o Estado recorrer à celebração de contratos com as empresas públicas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral, contemplando, designadamente, a atribuição de indemnizações compensatórias na medida do estritamente necessário à prossecução do interesse público.*

2 — *Estes contratos visarão assegurar a adaptação permanente à evolução das circunstâncias, inclusive técnicas e tecnológicas, e à satisfação das necessidades colectivas, conciliando a eficácia económica dos operadores com a manutenção da coesão social e a luta contra a exclusão.*

3 — *Os contratos a que se refere o presente artigo, que envolvam a assunção de obrigações ou de compromissos financeiros por parte do Estado ou de outras entidades públicas, deverão prever a respectiva quantificação e validação, cabendo aos serviços competentes do Ministério das Finanças a emissão de parecer prévio à sua celebração, bem como o acompanhamento geral da execução das suas cláusulas financeiras.*

4 — *O regime das indemnizações compensatórias consta de decreto-lei especial.*”

³⁴ Cfr. art.º 25.º do DLR n.º 1/2005-M, de 18/02, que autoriza o Governo “(...) mediante resolução do plenário do Conselho do Governo, a conceder indemnizações compensatórias às empresas que prestem serviço público”.



Ao abrigo dessas normas têm sido celebrados protocolos entre a HF e o GR, cabendo ao Conselho do Governo a aprovação da minuta do contrato e a autorização dos correlativos encargos.

Contudo o instrumento que mais directamente influencia o nível das receitas de exploração da HF é a Portaria que aprova o tarifário praticado pela HF, pois os preços praticados em 2005 reportavam-se ainda, por decisão governamental, à tabela anexa à Portaria n.º 113/2000, de 29 de Novembro, que vigorou desde 1 de Janeiro de 2001.

3.3.2. A forma de cálculo da indemnização compensatória

A interdependência dos instrumentos mencionados no ponto anterior está bem patente no contrato outorgado em 2 de Maio de 2005 cuja cláusula primeira refere que “*A Indemnização Compensatória (...) destina-se a cobrir a perda de receita decorrente do acréscimo dos custos de exploração não cobertos por correspondentes actualizações tarifárias de forma a não comprometer o equilíbrio financeiro da empresa e a se proporcionar à população transportes eficientes e seguros.*”.

Segundo o protocolo, o montante da indemnização compensatória para 2005 (IC_{2005}) teve por base dois factores: as receitas do ano anterior (R_{2004}), com origem exclusiva no serviço público de transporte colectivo de passageiros, e um índice ($I_{2005/2001}$), que reflectia os acréscimos dos custos de exploração de 2005, comparativamente aos verificados em 2001 (ano base). O valor da indemnização compensatória resultaria da multiplicação daqueles dois factores, acrescido do IVA em vigor no sector:

$$IC_{2005} = R_{2004} \times I_{2005/2001} + IVA$$

O protocolo dispunha ainda que o acréscimo de custos deve reflectir todos os custos de exploração do operador, atendendo à estrutura apresentada no ano anterior (2004), distinguindo os respeitantes ao transporte público urbano do interurbano.

A última parte da previsão resulta do facto da HF ser directamente responsável pelo transporte urbano e, indirectamente, através da SG, pelo interurbano, com a qual partilha estruturas comuns.

O pagamento da IC de 2005 seria efectuado em dez prestações: a primeira em Abril, de montante igual a três duodécimos da IC atribuída em 2004; oito entre os meses de Maio e Dezembro (uma prestação por mês); a última, em Janeiro de 2006, que inclui o ajustamento aos valores reais apurados.

Entre 2002 e 2004 só foi celebrado um protocolo em tudo semelhante ao que vigorou em 2005³⁵, não obstante ter sido prevista a revisão anual da estrutura de custos em função da sua evolução.

Os apoios concedidos passaram de €892.871,68 em 2002 para €2.468.956,30 (IVA incluído) em 2005.

³⁵ Apenas se distinguia quanto aos momentos do processamento dos pagamentos e ao facto de ser acrescido IVA ao valor da IC calculada.

3.3.3. A indemnização atribuída em 2005

A determinação da indemnização compensatória atribuída à HF em 2005, para cobertura “[d]a perda de receita decorrente do acréscimo de custos de exploração não cobertos por correspondentes actualizações tarifárias”, foi realizada seguindo as seguintes etapas:

1) Cálculo do coeficiente de actualização ($I_{2005/2001}$) dos custos de exploração.

Envolveu a agregação em grandes grupos dos custos de exploração de 2004, a ponderação do seu peso relativo (estrutura de custos) e a obtenção de um estimador do crescimento da despesa por grupo (ano base, 2001), conforme quadro abaixo.

QUADRO 18
Coeficiente de actualização dos custos de exploração

Custos de exploração	Valor (2004)	Estrutura dos custos (%) (1)	Acréscimo (%) (2001 a 2005) (2)	$I_{2005/2001}$ (%) (3=1x2)
Gasóleo	3.189.371,79	12,94	43,97	5,68
C. Pessoal	10.088.518,73	40,95		
C/Trabalho Extraordinário	246.315,18	1,00	64,20 (a)	0,64
Outros	9.842.203,55	39,95	14,20 (b)	5,67
Amortizações	2.218.822,35	9,01	12,70	1,14
O. Custos	9.142.463,52	37,11	12,70	4,71
Total	24.639.176,39	100,00		17,85

(a) Por alteração da tabela salarial e agravamento do custo/hora para 2.ª hora extraordinária e seguintes de acordo com o Contrato Colectivo de Trabalho (CCT).

(b) Por alteração da tabela salarial, sem o impacto da 2.ª hora extraordinária e seguintes.

Os acréscimos nos grupos de custos resultaram para:

- O gasóleo, da evolução mensal do preço por litro;
- O custo com o pessoal, da evolução da tabela salarial (Outros) e as horas extraordinárias, do custo das 2.ªs horas e seguintes, decorrente da negociação do Contrato Colectivo de Trabalho;
- As amortizações e outros custos, do Índice de Preços no Consumidor na RAM (estimador da taxa de inflação), publicado pela Direcção Regional de Estatística.

2) O apuramento da IC

A IC apurada resultou da multiplicação do factor de actualização ($I_{2005/2001} = 17,85\%$) pela receita de exploração do serviço público de transportes colectivos de passageiros de 2004 ($R_{2004} = €13.299.700,10$) acrescido da taxa do IVA (4%). Nestes termos o montante devido pelo GR seria de €2.468.956,30 ($1,04 \times €2.373.996,47$)

3) Pagamentos efectuados pelo GR

Ao longo de 2005, o Conselho do GR autorizou a transferência para a HF de 11 duodécimos do montante processado no ano anterior (2004), tendo o ajustamento final da IC_{2005} (a última prestação) ocorrido só em meados de 2006:



QUADRO 19
Discriminação da Indemnização Compensatória em 2005

Transferências	Resoluções	IC ₂₀₀₅ (c/IVA)	N.º demeses
C/ base na IC ₂₀₀₄ = 1.908.383,36	n.º 1406/05, de 6/10	477.095,84	3
	n.º 1674/05, 5/12	954.191,64	6
	n.º 1956/05, 30/12	318.063,88	2
Regularização	n.º 656/06, de 5/06	719.604,94	1
Total		2.468.956,30	12

Tendo por base as verificações efectuadas aos procedimentos subjacentes ao cálculo da IC devida em 2005, concluiu-se que:

- A informação contabilística utilizadas para o cálculo do coeficiente de actualização dos custos respeita o princípio da segregação entre o transporte urbano e interurbano;
- O GR não cumpriu os prazos acordados para pagamento das tranches das IC;
- O parâmetro “*Outros Custos*” considerado no cálculo do factor de actualização³⁶ estava incorrecto (era superior em € 3.189.371,79 ao devido), afectando negativamente o montante da IC em €103.737,66 (valor sem IVA)³⁷.

QUADRO 20
Discriminação dos custos de exploração

Custos de exploração	Valor (2004)	Estrutura dos custos (%) (1)	Acréscimo (%) (2001 a 2005) (2)	I _{2005/2001} (%) (3=1x2)
Gasóleo	3.189.371,79	14,87	43,97	6,54
C. Pessoal	10.088.518,73	47,03		
C/Trab. Extraord.	246.315,18	1,15	64,20	0,74
Outros	9.842.203,55	45,88	14,20	6,52
Amortizações	2.218.822,35	10,34	12,70	1,31
O. Custos	5.953.091,73	27,5	12,70	3,52
Total	21.449.804,60	100,00		18,63

$$IC = (R_{2004} \times I_{2005/2001}) \times (1 + IVA) = (13.299.700,10 \times 0,1863) \times (1 + 0,4)$$

$$IC = 2.477.734,13 \times 1,04$$

$$IC = 2.576.843,49$$

Na sequência de um ofício enviado pela HF, a SRES confirmou a existência do erro, tendo-se comprometido a regularizar oportunamente a situação.

Ainda a respeito da IC de 2005, verificou-se que a verba correspondente à última prestação não foi objecto de qualquer relevação contabilística³⁸ no ano a que respeita, o que implica estarem as receitas de exploração subavaliadas.

³⁶ Além de alterar o total dos custos de exploração, modifica a estrutura de custos de 2004, que constitui um elemento fulcral na determinação do coeficiente de actualização dos custos.

³⁷ Diferença entre o valor calculado pelo GR (€2.373.996,47) e o valor apurado pela equipa de auditoria (€2.477.734,13).

Com efeito, a transferência, suportada pela Resolução n.º 656/2006, de 5 de Junho, exactamente porque envolve a operação de reconciliação da IC de 2005, apenas é realizada no período subsequente ao que a indemnização respeita. No entanto, em cumprimento do princípio da especialização dos exercícios, a HF deveria ter procedido ao registo, se não do valor concreto da prestação (no caso de ter forma de o determinar), pelo menos, da sua estimativa.

Caso tivessem sido considerados os proveitos em causa, no montante de €691.927,83 (o valor da transferência, líquida de imposto) acrescidos da correcção do montante da IC atrás referida (€ 103.737,66, líquido de imposto), os resultados operacionais da HF passariam dos € -2.526.796,22 expressos nas demonstrações financeiras para € -1.731.130,73 (ou seja +€795.665,49).

3.3.4. A evolução das indemnizações compensatórias no triénio

A não actualização dos valores do tarifário (desde 2001)³⁹, as especiais exigências na gestão da rede (extensão, frequência, horários, cobertura geográfica e orografia) e a subida nos custos dos factores de produção, em especial do preço dos combustíveis, têm influenciado negativamente as condições de exploração da rede de transportes urbano de passageiros, contribuindo, conjugadamente, para o agravamento sucessivo dos défices operacionais que atingiram €2.526.796,22 em 2005 (valor não ajustado).

Os dados do quadro 21 reflectem as alterações verificadas quer das receitas de exploração do serviço público, quer nas estrutura de custos, no factor de actualização e nas IC ao longo do período.

QUADRO 21
Evolução dos custos de exploração

Custos de exploração	Estrutura dos custos (%)			Acréscimo (base 2001) (%)			Taxa de actualização (%)		
	2005	2004	2003	2005	2004	2003	2005	2004	2003
Gasóleo	14,87	13,07	13,00	43,97	36,22	25,00	6,54	4,73	3,25
Pessoal C/Trab. Extraord.	1,15	2,23	1,11	64,20	60,87	53,50	0,74	1,36	0,59
Pessoal Outros	45,88	43,18	44,89	14,20	10,87	7,64	6,52	4,69	3,42
Amortizações	10,34	10,60	11,00	12,70	0,00	0,00	1,31	0,00	0,00
O. Custos	27,5	30,92	30,00	12,70	9,80	6,70	3,52	3,03	2,01
Total	100,00	100,00	100,00	-	-	-	18,63	13,81	9,28

No que respeita aos custos, ressalta o significativo aumento dos custos com os combustíveis, com subidas progressivas ao longo do período relativamente a 2001 (25%, 36,22% e 44%), o qual constitui a segunda parcela com maior peso na estrutura⁴⁰ (em 2005, representava 14,87%). A principal fatia dos custos são as despesas com o pessoal que em 2005 era de 47,03%.

³⁸ A HF informou que procede à contabilização da IC com base no valor atribuído no exercício anterior deixando para o exercício seguinte o registo do valor da última tranche da indemnização.

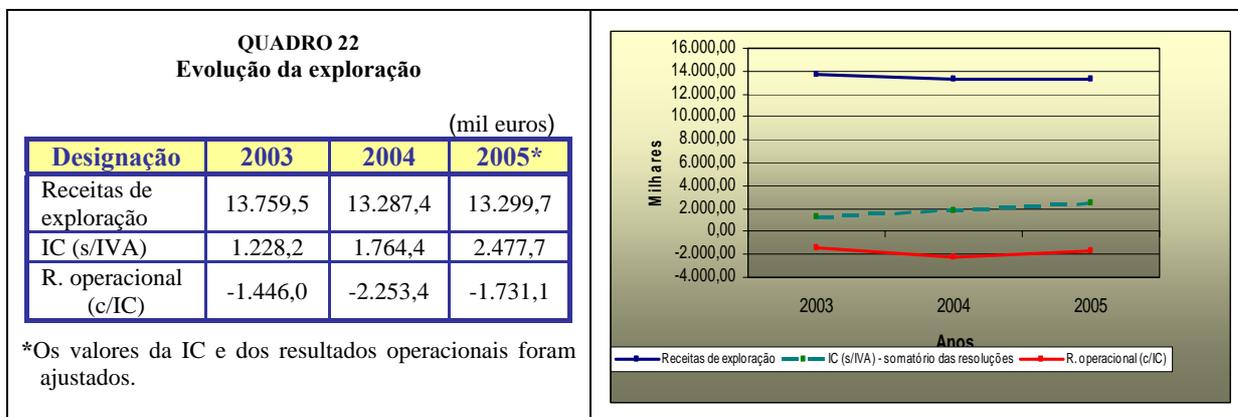
³⁹ Desde 2001 (Portaria n.º 113/2000, de 29 de Novembro) que os preços não sofriam alterações. A última actualização foi efectuada pela Portaria n.º 25/2006, de 14 de Março, para vigorar a partir de Abril desse ano

⁴⁰ Não contando com o grupo residual de "Outros Custos".



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

Conjugando as receitas de exploração com as IC e os resultados operacionais ajustados, obtém-se a relação espelhada no quadro e gráfico seguintes



Em simultâneo com o ligeiro decréscimo das receitas de exploração (-3,3%) observou-se, entre 2003 e 2005, uma duplicação das IC (de 101,7%) que, não obstante, se revelou insuficiente para fazer face ao agravamento dos custos. Consequentemente, os resultados operacionais mantiveram-se negativos ao longo do triénio, tendo, aliás, sofrido um agravamento de +19,7% no período considerado, ainda que com uma inflexão da tendência de 2004 para 2005.

A evolução observada até 2005 demonstra que o modelo compensatório protocolado entre a HF e o GR se mostrou desajustado da realidade tendo gerado sucessivos défices de exploração que, em termos acumulados, levaram à perda de 62,09% do capital social da HF.

Nesse contexto, em 29 de Novembro de 2006, foi celebrado um novo protocolo para vigorar no triénio de 2006 a 2008, de que resultou a estimativa de uma IC de € 3.584.706,00, acrescida do IVA à taxa legal em vigor (mais 44,7%, que o valor da IC corrigida do ano anterior).

O valor da IC resulta de duas parcelas. A primeira, no valor de € 1.957.906,00 (54,6%), directamente associada às reduções do tarifário, “*destinada à compensação dos benefícios de ordem social atribuídos a determinadas classes da população*”. A outra, de € 1.626.800,00 (45,4%), ligada ao apoio à exploração de actividades intrinsecamente deficitárias, designadamente a “*produção e oferta de transportes para as zonas altas da cidade, em zonas de reduzida densidade populacional ou em carreiras de reduzida procura*”, como são o período nocturno, os fins de semana e feriados, e ainda as linhas Pessoas com Mobilidade Reduzida e ECO.

Também está prevista a possibilidade de ajustamento do valor apurado, seja por força das alterações tarifárias ou da inflação, seja por factores advenientes que “*determinem um acréscimo de custos, ou uma diminuição de receitas, superior a 3%*” dos valores orçamentados.

As contas de 2006, recentemente aprovadas, indicam uma melhoria dos resultados em linha com o aumento da IC, pese embora ainda se mantenham negativos. Os resultados operacionais passaram de - 2,5 para - 1,7 milhões de euros, enquanto os resultados líquidos passaram de -2,5 para cerca de - 1 milhão de euros.

4. EMOLUMENTOS

Nos termos do n.º 1 do art.º 10.º e do art.º 11.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo DL n.º 66/96, de 31 de Maio⁴¹, são devidos emolumentos pela HF no montante de €16.337,50 (Cfr. Anexo II).

5. DETERMINAÇÕES FINAIS

Nos termos conjugados dos artigos 78.º, n.º 2, alínea a), 105.º, n.º 1, e 107.º, n.º 3, todos da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, decide-se:

- a) Aprovar o presente relatório e, designadamente, as recomendações nele formuladas;
- b) Ordenar que exemplares deste Relatório sejam remetidos:
 - A Sua Excelência a Secretária Regional do Turismo e Transportes, na qualidade de membro do Governo Regional com a tutela da empresa “Horários do Funchal, SA”;
 - A Sua Excelência o Secretário Regional do Equipamento Social, na qualidade de membro do Governo Regional com a tutela da empresa “Horários do Funchal, SA”, no período a que respeita a auditoria;
 - Ao Presidente e aos restantes membros do Conselho de Administração da empresa “Horários do Funchal, SA”;
- c) Solicitar que o Tribunal de Contas seja informado sobre as diligências efectuadas para dar acolhimento às recomendações constantes do presente relatório, até ao final do presente ano;
- d) Fixar os emolumentos devidos pela empresa “Horários do Funchal, SA” em €16.337,50 conforme o quadro constante no anexo II;
- e) Mandar divulgar o presente relatório na Intranet e no site do Tribunal de Contas na Internet, depois de ter sido notificado aos responsáveis;
- f) Determinar a remessa de um exemplar deste Relatório ao Excelentíssimo Magistrado do Ministério Público junto desta Secção Regional, nos termos do artigo 29.º, n.º 4 e 54.º, n.º 4, aplicável por força do disposto no artigo 55.º, n.º 2, todos da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto.

⁴¹ Diploma que aprovou o regime jurídico dos emolumentos do Tribunal de Contas, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 11-A/96, de 29 de Junho, e na nova redacção introduzida pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, e pelo art.º 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril.



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

Secção Regional da Madeira do Tribunal de Contas, aos 20 de Setembro de 2007.

O Juiz Conselheiro,

(Manuel Roberto Mota Botelho)

O Assessor,

(José Emídio Gonçalves)

A Assessora,

(Ana Mafalda Nobre dos Reis Morbey Affonso)

**Fui presente,
O Procurador-Geral Adjunto,**

(Orlando de Andrade Ventura da Silva)



Anexos



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

I – Resultados de exploração por carreira em 2005

CARREIRAS		N.º passageiros / ano	N.º km / ano	Custos (€)	Proveitos (€)	RESULTADO	
N.º	Designação					(€)	Passageiro (€)
1	Ponta da Laranjeira	605.271	186.419	566.714,76	513.726,15	-52.988,61	-0,088
2	Papagaio Verde	660.563	225.191	684.580,35	619.358,90	-65.221,45	-0,099
3	Lombada	750.560	168.023	510.789,93	466.551,03	-44.238,90	-0,059
4	Pico dos Barcelos	902.613	226.210	687.678,79	626.267,38	-61.411,41	-0,068
5	C.º Velho da Ajuda (a)	n.d.	12.776	38.839,19	37.626,70	-1.212,50	n.d.
6	Lido	139.407	37.268	113.293,52	103.016,48	-10.277,04	-0,074
7	Travessa do Pomar	323.223	89.100	270.864,85	246.121,27	-24.743,58	-0,077
8	St.ª Quitéria – via Barreiros)	1.452.004	300.924	914.808,82	837.429,08	-77.379,74	-0,053
8A	St.ª Quitéria – Madeira Shopping	301.753	63.443	192.866,73	176.477,94	-16.388,79	-0,054
9	Courelas	881.143	196.320	596.813,80	545.196,24	-51.617,56	-0,059
10	Chamorra	839.380	217.079	659.919,26	600.526,68	-59.392,58	-0,071
10	Chamorra - Barreira	1.007.903	191.079	580.880,32	533.221,57	-47.658,76	-0,047
11	Trapiche	941.141	194.064	589.953,89	540.133,86	-49.820,03	-0,053
12	Jamboto – Hospital	1.838.166	328.041	997.243,74	917.275,63	-79.968,11	-0,044
13	Jamboto – Viveiros	1.972.867	328.926	999.933,99	921.978,13	-77.955,86	-0,040
14	Álamos	745.560	225.308	684.935,04	621.133,52	-63.801,52	-0,086
15	Santana	253.226	63.670	193.556,96	176.257,64	-17.299,32	-0,068
15	Achada	171.170	69.468	211.182,43	190.502,74	-20.679,69	-0,121
15	Santana (Escola do Galeão)	253.226	69.520	211.341,80	192.053,38	-19.288,42	-0,076
16	St.ª Quitéria – C.º Dr. Barreto	368.221	75.513	229.559,46	210.208,29	-19.351,17	-0,053
16	Pinheiro das Voltas	485.864	128.140	389.544,35	354.320,34	-35.224,01	-0,072
17	Lombo Segundo	370.574	71.795	218.256,20	200.209,62	-18.046,58	-0,049
18	São João	63.233	37.861	115.098,67	103.311,65	-11.787,02	-0,186
19	Levada da Corujeira – via Pena	765.854	180.210	547.838,41	499.718,56	-48.119,86	-0,063
20	Monte – via Corujeira de Dentro	1.066.725	196.747	598.109,45	549.533,85	-48.575,60	-0,046
21	Monte – via Largo da Fonte	780.853	154.619	470.040,33	430.879,15	-39.161,18	-0,050
22	Babosas	389.103	150.141	456.427,89	412.061,87	-44.366,02	-0,114
23	Livramento via Til	278.225	63.337	192.545,71	175.788,78	-16.756,93	-0,060
24	Pizo	383.515	121.805	370.287,67	333.894,13	-36.393,54	-0,095
25	Levada de St.ª Luzia – via Til	164.994	58.795	178.735,98	161.579,11	-17.156,87	-0,104
26	Levada de St.ª Luzia – via Pena	246.461	90.655	275.591,67	249.001,25	-26.590,42	-0,108
27	Caminho de Ferro	315.282	42.227	128.369,64	119.426,66	-8.942,98	-0,028
28	D. João	231.168	49.582	150.730,20	137.841,93	-12.888,28	-0,056
29	Curral dos Romeiros	336.458	107.696	327.394,33	296.555,65	-30.838,68	-0,092
30	Largo do Miranda	137.054	45.474	138.241,28	125.133,62	-13.107,65	-0,096
31	Jardim Botânico	506.157	94.839	288.311,29	264.757,88	-23.553,40	-0,047
32	Rochinha	449.689	67.831	206.205,49	190.865,28	-15.340,22	-0,034
33	Balancal	279.695	110.605	336.240,35	303.437,56	-32.802,79	-0,117
34	Canto do Muro	458.806	79.108	240.488,03	221.470,15	-19.017,88	-0,041
34	C.º do Pasto	223.521	66.056	200.809,99	182.189,37	-18.620,62	-0,083

CARREIRAS		N.º passageiros / ano	N.º km / ano	Custos (€)	Proveitos (€)	RESULTADO	
N.º	Designação					(€)	Passageiro (€)
35	Praia Formosa	435.866	101.885	309.729,20	281.007,64	-28.721,56	-0,066
36	Palheiro Ferreiro -Lombo Quinta	218.815	142.649	433.651,60	388.908,68	-44.742,92	-0,204
36	Palheiro Ferreiro	218.815	25.129	76.392,17	71.605,89	-4.786,28	-0,022
37	Pinheirinho (Palheiro Ferreiro)	188.228	73.892	224.632,91	202.741,82	-21.891,09	-0,116
38	Cancela	710.856	220.611	670.656,69	607.856,13	-62.800,56	-0,088
39	Montanha	236.756	96.503	293.370,58	264.625,06	-28.745,52	-0,121
40	Quinta da Rocha	544.980	100.437	305.329,21	280.539,15	-24.790,05	-0,045
42	Alegria	465.571	115.020	349.661,04	318.549,18	-31.111,86	-0,067
43	Romeiras	208.816	53.643	163.074,12	148.421,44	-14.652,69	-0,070
44	Nazaré – via Virtudes	483.511	98.616	299.791,74	274.565,45	-25.226,29	-0,052
45	Nazaré – via Barreiros	793.500	131.869	400.882,61	369.673,35	-31.209,26	-0,039
46	Ribeira Grande	257.932	62.286	189.348,24	172.600,43	-16.747,80	-0,065
47	São João Latrão	397.044	138.713	421.687,00	381.342,84	-40.344,16	-0,102
48	Nazaré/Monte	407.338	149.806	455.409,11	411.470,16	-43.938,95	-0,108
49	Fundoa (via 31 de Janeiro)	295.283	178.547	542.784,11	487.148,71	-55.635,40	-0,188
49	Fundoa (via Universidade)	112.349	95.984	291.791,98	261.086,65	-30.705,33	-0,273
50	St. Amaro/Lombo da Quinta	188.522	97.083	295.131,42	265.360,68	-29.770,74	-0,158
92	Três Paus	255.873	85.151	258.859,05	234.301,66	-24.557,39	-0,096
00	Hospital	23.823	11.745	35.703,60	32.119,52	-3.584,07	-0,150
	Quinta do Leme/Paiol	45.292	14.645	44.520,81	40.319,29	-4.201,52	-0,093
	Futebol/Vis.estudo/Alt.itinerário	n.d.	50.569	153.729,76	136.536,30	-17.193,46	n.d.
Sub-Total Carreiras Regulares		28.829.801	7.230.645	21.981.161,47	20.017.819,04	-1.963.342,43	-0,068
Sub-Total Zonas Altas (b)		638.103	183.362	557.420,48	44.085,38	-513.335,10	-0,804
Total/Resultado		29.467.904	7.414.007	22.538.581,95	20.061.904,42	-2.476.677,53	-0,084

(a) Serviço integrado nas carreiras n.ºs 24 e 35, a partir de 05/04/2005.

(b) Carreiras: 90/91 - Lombo dos Aguiares / C.º Velho / C.º do Trapiche; 93 – Galeão / São Roque; 94 – Choupana / C.º do Terço.

Nota: O total de custos e proveitos constantes do quadro difere do apresentado na Demonstração de Resultados da HF de 2005, porque a sua imputação às carreiras foi efectuada por estimativa.



Tribunal de Contas
Secção Regional da Madeira

II – Nota de emolumentos e outros encargos

(DL n.º 66/96, de 31 de Maio)¹

ACÇÃO: Auditoria à empresa Horários do Funchal, SA - 2005
 ENTIDADE FISCALIZADA: Horários do Funchal – Transportes Públicos, SA
 SUJEITO PASSIVO: Horários do Funchal – Transportes Públicos, SA

DESCRIÇÃO	BASE DE CÁLCULO		VALOR
ENTIDADES COM RECEITAS PRÓPRIAS			
EMOLUMENTOS EM PROCESSOS DE CONTAS (art.º 9.º)	%	RECEITA PRÓPRIA/LUCROS	
VERIFICAÇÃO DE CONTAS DA ADMINISTRAÇÃO REGIONAL/CENTRAL:	1,0	-	0,00 €
VERIFICAÇÃO DE CONTAS DAS AUTARQUIAS LOCAIS:	0,2	-	0,00 €
EMOLUMENTOS EM OUTROS PROCESSOS (art.º 10.º) (CONTROLO SUCESSIVO E CONCOMITANTE)	CUSTO STANDARD (a)	UNIDADES DE TEMPO	
ACÇÃO FORA DA ÁREA DA RESIDÊNCIA OFICIAL:	€119,99	-	0,00 €
ACÇÃO NA ÁREA DA RESIDÊNCIA OFICIAL:	€88,29	260	22.955,40 €
ENTIDADES SEM RECEITAS PRÓPRIAS			
EMOLUMENTOS EM PROCESSOS DE CONTAS OU EM OUTROS PROCESSOS (n.º 4 do art.º 9.º e n.º 2 do art.º 10.º):	5 x VR (b)		-
<p>a) Cfr. a Resolução n.º 4/98 – 2ª Secção do TC. Fixa o custo standard por unidade de tempo (UT). Cada UT equivale 3H30 de trabalho.</p> <p>b) Cfr. a Resolução n.º 3/2001 – 2ª Secção do TC. Clarifica a determinação do valor de referência (VR), prevista no n.º 3 do art.º 2.º, determinando que o mesmo corresponde ao índice 100 da escala indiciária das carreiras de regime geral da função pública em vigor à data da deliberação do TC geradora da obrigação emolumentar. O referido índice encontra-se actualmente fixado em € 326,75, pelo n.º 1.º da Portaria n.º 88-A/2007, de 18 de Janeiro.</p>	EMOLUMENTOS CALCULADOS:		22.955,40 €
	LIMITES	MÁXIMO (50xVR)	16.337,50 €
	(b)	MÍNIMO (5xVR)	1.633,75 €
	EMOLUMENTOS DEVIDOS:		16.337,50 €
	OUTROS ENCARGOS (N.º3 DO ART.º 10.º)		-
TOTAL EMOLUMENTOS E OUTROS ENCARGOS:		16.337,50 €	

1) Diploma que aprovou o regime jurídico dos emolumentos do TC, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 11-A/96, de 29 de Junho, e na nova redacção introduzida pela Lei n.º 139/99, de 28 de Agosto, e pelo art.º 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de Abril.