



**Tribunal de Contas**

## **Auditoria ao Projecto 3243 – Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos – Programa 24 – Transportes (PIDDAC)**



**Outubro de 2009**

**Relatório de Auditoria n.º 36/09-2.ª Secção**

**Proc. N.º 15/09–Audit**



**PROCESSO N.º 15/09-AUDIT**

**RELATÓRIO DE AUDITORIA  
N.º 36/2009-2.ª Secção**

**Auditoria ao Projecto 3243 - Modernização  
Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos  
Transportes Públicos - Programa 24 - Transportes  
(PIDDAC)**

**Outubro de 2009**





## ÍNDICE GERAL

|   |           |
|---|-----------|
| ÍNDICE DE QUADROS .....   | 4         |
| ÍNDICE DE GRÁFICOS .....  | 4         |
| SIGLAS UTILIZADAS.....  | 4         |
| FICHA TÉCNICA DE AUDITORIA .....  | 5         |
| <b>1 – PARTE INTRODUTÓRIA .....</b>   | <b>7</b>  |
| 1.1 – ÂMBITO E OBJECTIVOS DA AUDITORIA .....  | 7         |
| 1.2 – SÍNTESE METODOLÓGICA.....   | 8         |
| 1.2.1 – <i>Amostra seleccionada</i> .....   | 9         |
| 1.3 – CONDICIONANTES.....   | 10        |
| 1.4 – AUDIÇÃO DAS ENTIDADES EM CUMPRIMENTO DO PRINCÍPIO DO CONTRADITÓRIO.....                       | 10        |
| <b>2 – PARTE EXPOSITIVA.....</b>  | <b>11</b> |
| 2.1 – CARACTERIZAÇÃO DO PROJECTO.....   | 11        |
| 2.2 – OBJECTIVOS, INDICADORES E METAS .....   | 12        |
| 2.3 – ANÁLISE DO SISTEMA DE CONTROLO INTERNO.....   | 14        |
| 2.4 – PLANEAMENTO E GESTÃO .....  | 14        |
| 2.4.1 – <i>Acção - Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros</i> .....                 | 16        |
| 2.4.2 – <i>Acção - Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas</i> ..... | 18        |
| 2.4.3 – <i>Acção - Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte</i> .....               | 19        |
| 2.5 – EXECUÇÃO FINANCEIRA .....   | 19        |
| <b>3 – CONCLUSÕES .....</b>   | <b>22</b> |
| <b>4 – RECOMENDAÇÕES .....</b>  | <b>23</b> |
| <b>5 – VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO.....</b>   | <b>25</b> |
| <b>6 – EMOLUMENTOS .....</b>  | <b>25</b> |
| <b>7 – DETERMINAÇÕES FINAIS.....</b>  | <b>25</b> |
| <b>ANEXO I – AMOSTRA SELECCIONADA.....</b>  | <b>27</b> |
| <b>ANEXO II – NOTA DE EMOLUMENTOS .....</b>   | <b>29</b> |
| <b>ANEXO III – RESPOSTAS DAS ENTIDADES AUDITADAS .....</b>  | <b>31</b> |



## ÍNDICE DE QUADROS

|   |    |
|---|----|
| Quadro 1 – Amostra seleccionada .....   | 10 |
| Quadro 2 – Objectivos do Projecto.....  | 12 |
| Quadro 3 – Execução do Projecto - 2004 a 2008.....  | 19 |
| Quadro 4 – Execução por acções - 2004 a 2008 .....  | 21 |
| Quadro 5 – Execução do Projecto por classificação económica - 2008.....   | 22 |
| <br>  |    |
| Quadro A. 1 – Acção: Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros (Despacho nº 21439/2008, de 4 de Agosto)..... | 27 |
| Quadro A. 2 – Acção: Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros (Despacho nº 1.10/08, de 4 de Outubro).....   | 27 |
| Quadro A. 3 – Acção: Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas .....                         | 28 |
| Quadro A. 4 – Acção: Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte .....                                       | 28 |

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

|  |    |
|--|----|
| Gráfico 1 – Despesa efectiva - 2004 a 2008 .....   | 20 |
| Gráfico 2 – Execução por acção - 2004 a 2008 ..... | 21 |

## SIGLAS UTILIZADAS

| Sigla          | Denominação  |
|----------------|--|
| <b>ANTROP</b>  | Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros     |
| <b>CUTE</b>    | Clean Urban Transport for Europe   |
| <b>DGTTF</b>   | Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais                             |
| <b>DPAV</b>    | Departamento de Programas e Avaliação  |
| <b>DR</b>      | Diário da República  |
| <b>DSAR</b>    | Direcção de Serviços de Administração de Recursos                                |
| <b>DSRJE</b>   | Direcção de Serviços de Regulação Jurídico-Económica                             |
| <b>GISFROT</b> | Gestão Integrada de Sistemas de Frotas   |
| <b>ICTR</b>    | Informação ao Cliente em Tempo Real  |
| <b>IGF</b>     | Inspeção-Geral de Finanças   |
| <b>IMTT</b>    | Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.                       |
| <b>MOPTC</b>   | Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações                          |
| <b>PIDDAC</b>  | Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central |
| <b>PRACE</b>   | Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado                    |
| <b>SAEIP</b>   | Sistema de Ajuda à Exploração e Informação nas Paragens                          |
| <b>SET</b>     | Secretária de Estado dos Transportes   |
| <b>SIGI</b>    | Sistema Integrado de Gestão de Informação  |
| <b>SIMIP</b>   | Sistema Integrado de Mensagens de Informação ao Passageiro                       |
| <b>SMTUC</b>   | Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra                       |
| <b>TC</b>      | Tribunal de Contas   |



## FICHA TÉCNICA DE AUDITORIA

| <b>EQUIPA TÉCNICA DE AUDITORIA</b><br><b>“Projecto 3243 – Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos – Programa 24 – Transportes (PIDDAC)”</b> |                                   |   |
|---|-----------------------------------|---|
| <b>AUDITORES</b>  |                                   | <b>QUALIFICAÇÃO</b>                               |
| <b>Auditor Coordenador</b>  | António Sousa e Menezes           | Lic. Gestão de Empresas                           |
| <b>Auditor Chefe</b>  | António Marques do Rosário        | Lic. Direito                                      |
| <b>Técnicos</b>   | Ana Maria Silva<br>Teresa Estrela | Lic. Gestão de Empresas<br>Mestre em Adm. Pública |
| <b>Apoio Administrativo</b>   | Kátia Lorena Manuel Nobre         |   |





## 1 – PARTE INTRODUTÓRIA

### 1.1 – Âmbito e objectivos da auditoria

Em cumprimento do Programa de Fiscalização para 2009, nos termos da Resolução n.º 7/08 – 2.ª S, de 11 de Dezembro de 2008, realizou-se a presente auditoria ao projecto 3243<sup>1</sup> – Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos, integrado na Medida 005 – Segurança, Qualidade e Eficiência do Sistema de Transportes do Programa Orçamental PO24 – Transportes, do PIDDAC.

O objectivo estratégico consistiu na análise da execução física e financeira do Projecto, na apreciação da economia, eficiência e eficácia da aplicação dos dinheiros públicos envolvidos e na verificação da sua legalidade e regularidade.

Para a concretização do objectivo estratégico foram estabelecidos os seguintes objectivos operacionais:

- ◆ Caracterização física e financeira do Projecto e das inerentes acções;
- ◆ Análise da programação e execução financeira do Projecto e respectivas acções;
- ◆ Apreciação da legalidade, da regularidade e da elegibilidade da despesa pública e do controlo do investimento;
- ◆ Análise da execução física e financeira dos contratos/acordos celebrados.

O horizonte temporal da auditoria reportou-se aos anos de 2004 a 2008, com especial destaque para este último ano, e com enfoque nas três acções que integram o Projecto.

A execução do Projecto é da responsabilidade do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., (IMTT), sendo o mesmo orientado para acções que visem a modernização tecnológica e a melhoria da eficiência energética dos transportes públicos.

O Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de Abril (lei orgânica do Instituto), criou o IMTT, o qual congrega, na totalidade, as atribuições e competências da ex-Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF), do ex-Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF), organismos dependentes do MOPTC, que se extinguiram por fusão, e assume, em matéria de veículos e de condutores, as atribuições que eram exercidas pela Direcção-Geral de Viação (DGV), entretanto extinta<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Doravante designado Projecto.

<sup>2</sup> Decreto-Lei n.º 203/2006, de 27 de Outubro, artigo 16.º, n.º 2, alínea e).





## 1.2 – Síntese metodológica

A fase de planeamento da auditoria incluiu um levantamento preliminar, que se consubstanciou na análise de documentos técnicos, e no decurso dos trabalhos foram utilizados um conjunto de métodos e técnicas, designadamente:

- ◆ Pesquisa de elementos sustentada na consulta de estudos e documentos;
- ◆ Análise dos relatórios de auditoria do Tribunal de Contas (TC) aos apoios concedidos pela DGV - Setembro de 2003 - e da Inspeção-Geral de Finanças (IGF) aos apoios financeiros concedidos pela ex-DGTT - Junho de 2005;
- ◆ Entrevistas com responsáveis do Instituto;
- ◆ Análise da informação disponibilizada pelo IMTT;
- ◆ Levantamento dos principais circuitos administrativos e contabilísticos;
- ◆ Realização de testes de procedimento, de conformidade e substantivos.

Os procedimentos de auditoria decorreram da metodologia acima descrita e foram, em síntese, os seguintes:

- ◆ Análise das diferentes fases de desenvolvimento do Projecto, designadamente, planeamento, execução e controlo;
- ◆ Apuramento da programação e da execução das acções de 2004 a 2008, com incidência neste último ano;
- ◆ Exame da despesa paga numa amostra de processos, incidindo no cumprimento das disposições legais respeitantes aos regimes das despesas públicas e da contratação pública, abrangendo:
  - ◇ Competência para autorização da despesa;
  - ◇ Celebração de contrato/acordo;
  - ◇ Cabimentos;
  - ◇ Compromissos;
  - ◇ Documentos de suporte (deliberações, despachos, facturas e recibos);
  - ◇ Autorização de pagamento;
  - ◇ Pagamentos;
  - ◇ Meios de pagamento;
  - ◇ Análise dos procedimentos de verificação física.

Foi ainda avaliado o sistema de controlo interno e analisadas as funções e relações inerentes às entidades intervenientes no planeamento, na gestão, na execução, no controlo e na avaliação do Projecto.



### 1.2.1 – Amostra seleccionada

Para apreciação da legalidade e regularidade da despesa e sua evidência foi seleccionada uma amostra para cada uma das três acções do Projecto, a seguir identificadas.

Para o efeito, o risco inerente foi considerado médio, tendo em conta as alterações no âmbito do PRACE que levaram à criação do IMTT com a fusão de três entidades neste Instituto, mantendo os recursos humanos existentes nas extintas organizações.

O risco de controlo foi também considerado médio, tendo em conta os aspectos apreciados no âmbito da análise preliminar do controlo interno.

Atendendo à população do universo do projecto e às características próprias de cada acção, foram escolhidas as técnicas de amostragem que mais se adequavam a cada situação.

Na acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” foram contempladas duas situações:

- ◆ Relativamente ao apoio financeiro à renovação de frotas do sector dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros<sup>3</sup>, optou-se pela amostragem sistemática ou por intervalos;
- ◆ Quanto aos financiamentos máximos a conceder por empresa<sup>4</sup>, foi adoptada a técnica de amostragem sobre valores estratificados. Na selecção da amostra foram considerados dois grupos, um de valores inferiores a € 200.000 e outro com os restantes.

A técnica prosseguida para as acções “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas” e “Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte” foi também a amostragem sobre valores estratificados. As candidaturas foram divididas em dois grupos, as inferiores a € 130.000 e as superiores a este valor.

O universo representativo para selecção da amostra contemplou os financiamentos realizados pelo IMTT em 2008 nas referidas três acções do Projecto, num total de €10.295.803. Da utilização das técnicas e dos critérios da amostragem acima descritos, resultou a selecção de uma amostra de 31 processos, envolvendo pagamentos no montante de €4.339.602, o que representa 42,1% daquele universo, consoante se indica:

---

<sup>3</sup> O Despacho n.º 21439/2008, de 4 de Agosto, define os critérios que deverão presidir ao apoio financeiro à renovação de frotas do sector dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros.

<sup>4</sup> O Despacho n.º 1.10/08, de 4 de Outubro, homologou a lista correspondente à segunda vertente do financiamento da acção.

**Quadro 1 – Amostra seleccionada**

(em euros)

| Acção   | Universo (Financiamentos em 2008)<br>(1) | Amostra Seleccionada<br>(2) | Representatividade da amostra (%)<br>(3)=(2)/(1) |
|---|--|-----------------------------|--|
| Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros<br>Despacho n.º 21439/2008, de 4 de Agosto<br>Despacho n.º 1.10/08, d e 4 de Outubro | 3.598.531,73<br>4.100.000,00             | 887.500,00<br>1.574.596,18  | 24,7<br>38,4                                     |
| Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas  | 296.299,77                               | 214.335,00                  | 72,3   |
| Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte  | 2.300.971,47                             | 1.663.171,00                | 72,3   |
| <b>Total</b>  | <b>10.295.802,97</b>                     | <b>4.339.602,18</b>         | <b>42,1</b>                                      |

Fonte: IMTT.

A amostra seleccionada por acção/beneficiário consta do Anexo I.

### 1.3 – Condicionantes

A acção decorreu regularmente, registando-se a colaboração dos técnicos e responsáveis do IMTT contactados.

### 1.4– Audição das entidades em cumprimento do princípio do contraditório

Nos termos dos artigos 13.º e 87.º, n.º 3, da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto<sup>5</sup>, o Relato de Auditoria foi enviado, para contraditório, às seguintes entidades:

- ◆ Ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- ◆ Ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

Estas entidades apresentaram as suas alegações que, depois de analisadas, foram, na parte correspondente, incorporadas no texto deste Relatório sempre que o Tribunal as considerou oportunas e relevantes.

A fim de dar expressão plena ao princípio do contraditório, as respostas das entidades são apresentadas integralmente no Anexo III, nos termos dos artigos 13.º, n.º 4, da Lei n.º 98/97 e 60.º, n.º 3, do Regulamento da 2.ª Secção, aprovado pela Resolução n.º 3/98-2.ª Secção, de 19 de Junho, com as alterações introduzidas pela Resolução n.º 2/2002-2.ª Secção, de 17 de Janeiro, e pela Resolução n.º 3/2002-2.ª Secção, de 23 de Maio.

Das respostas dadas no âmbito do contraditório realça-se, em termos genéricos:

<sup>5</sup> Este diploma legal foi objecto de alterações introduzidas pelas Leis nos 87-B/98, de 31 de Dezembro, 1/2001, de 4 de Janeiro, 48/2006, de 29 de Agosto, e 35/2007, de 13 de Agosto.



- ◆ O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, referiu:

*“A medida em análise justifica-se com as preocupações do sector e do Governo relacionadas com a rentabilidade, eficiência energética e ambiental do sector de transportes de passageiros, bem como pelo actual contexto de crise económica, pelo que, dada a sua importância e relevância, não pode, de forma alguma, ser colocada em causa, não obstante alguns aspectos possam ser aperfeiçoados.*

*(...)*

*Em matéria de procedimentos, julga-se possível e recomendável a melhoria e clarificação das actuais práticas e procedimentos, criando manuais de procedimentos, ainda que de forma simplificada, atendendo à mesma simplicidade dos procedimentos em causa”.*

- ◆ Nas suas alegações o Presidente do Conselho Directivo do IMTT, I.P., comunicou: “(...) considera-se ser de acolher as recomendações formuladas no relato (...)”, tendo efectuado, quanto aos manuais de procedimentos, referência idêntica à do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Registam-se as justificações enunciadas que se relacionam com as preocupações relevadas pelo sector dos transportes e pelo Governo, bem como a disponibilidade manifestada para o acolhimento das recomendações por parte do IMTT, I.P.

## 2 – PARTE EXPOSITIVA

### 2.1 – Caracterização do Projecto

O Projecto integra-se no conceito de mobilidade sustentável plasmado no ponto 1 (Mobilidade e Comunicação) da parte III (Cinco áreas decisivas para um desenvolvimento sustentável) do Capítulo III (Qualidade de Vida e Desenvolvimento Sustentável) do Programa do XVII Governo Constitucional.

Está inserido numa linha de apoio técnico e financeiro ao investimento do IMTT, é orientado para acções que visem a modernização tecnológica e a melhoria da eficiência energética dos transportes públicos e dá continuidade ao Projecto executado pela extinta Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF).

No início do Projecto, em 1996, este tinha uma estrutura diferente da actual<sup>6</sup>, decorrente das alterações ocorridas, em 2004 e 2005, na estrutura do Programa de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC).

Este Projecto, no período de 2004 a 2008, incluiu as seguintes três acções:

---

<sup>6</sup> Em 2009 o Projecto passou a incluir mais duas acções, o “apoio à renovação da frota de transportes de mercadoria” e o “apoio ao abate de veículos de transporte de mercadoria”.



- ◆ Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros;
- ◆ Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas;
- ◆ Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte.

A acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” envolveu o apoio financeiro à renovação de frotas do sector dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros e a projectos de melhoria de eficiência das empresas em contrapartida do não aumento dos preços dos passes e das assinaturas.

Para a melhoria das condições ambientais foi contemplada a acção “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas” que compreendeu o financiamento à promoção, aquisição e monitorização de veículos eléctricos em frotas de serviço público, às infra-estruturas de novas linhas para troleicarros e modernização de frotas de troleicarros, ao projecto GISFROT – Gestão Integrada de Sistemas de Frotas para optimização energética e ambiental no transporte rodoviário de passageiros e ao projecto Cute – *Clean Urban Transport for Europe*.

O financiamento no âmbito da acção “Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte” foi orientado para: projecto SAEIP – Sistema de Ajuda à Exploração e Informação nas Paragens; projecto ICTR – Informação ao Cliente em Tempo Real; projecto SIMIP – Sistema Integrado de Mensagens de Informação ao Passageiro; aplicações “*Goal Bus*” e “*Goal Driver*” destinadas à gestão da frota operacional e do pessoal tripulante; projectos de bilhética intermodal; actualização dos equipamentos do sistema de apoio à exploração e da expansão e implementação das novas funcionalidades do sistema ICTR; actualização da infra-estrutura de comunicações para o sistema de apoio à exploração e aquisição de hardware para operacionalidade de aplicações de planeamento operacional de transportes.

## 2.2 – Objectivos, indicadores e metas

O Projecto envolve quatro objectivos, respectivos indicadores e metas, como se indica no quadro seguinte:

Quadro 2 – Objectivos do Projecto

| Objectivos  | Indicadores                                  | Unidade Medida | Situação Partida | Metas (valores acumulados) |      |      |
|---|--|----------------|------------------|----------------------------|------|------|
|   |  |                |                  | Anos anteriores            | 2008 | 2009 |
| Renovação de frotas privadas de transportes                 | Parte da frota total renovada                | %              |                  | 9,0                        | 11,0 | 13,0 |
| Aumentar frotas “Linhas azuis” nos centros históricos       | Frota nacional de mini-autocarros eléctricos | N.º autocarros | 3                | 12                         | 15   | 18   |
| Acções promoção energias alternativas e poupança de energia | Acções apoiadas                              | N.º acções     |                  | 12                         | 15   | 16   |
| Implementação sistema bilhética intermodal                  | Acções apoiadas                              | N.º acções     |                  | 28                         | 38   | 48   |

Fonte: IMTT.

O Projecto, com a actual estrutura, foi iniciado em 2004 e evidencia como termo o ano de 2009. Porém esta programação não consubstancia uma verdadeira programação plurianual, com início e termo definidos, uma vez que todos os anos é prevista a sua finalização para o ano seguinte, espelhando apenas a função anual de apoio financeiro concedido pelo IMTT, em especial às empresas que exploram frotas de veículos pesados de passageiros.



O Projecto contempla objectivos e indicadores. No entanto os objectivos não permitem avaliar de modo adequado a Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos e os indicadores também não permitem medir o grau de consecução dos objectivos.

Com efeito, não é possível mensurar a renovação das frotas privadas de transportes através da percentagem de viaturas financiadas face ao total de candidaturas apresentadas, visto que as mesmas não representam o universo das frotas privadas.

No que concerne ao objectivo “aumentar frotas *Linhas azuis* nos centros históricos” não foram apresentadas candidaturas.

Relativamente aos indicadores “acções apoiadas” estes não permitem medir os respectivos objectivos uma vez que o âmbito das acções varia dada, designadamente, a maior ou menor amplitude destas, a par da sua diversidade.

O relatório de execução de 2008, no que reporta ao Projecto, identifica os montantes globais envolvidos e a referência por acção e destinatário do montante do financiamento, nada mais constando sobre a realização dos objectivos e metas atingidas, ou seja, a avaliação material do Projecto quanto ao seu grau de execução.

Sobre esta matéria, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações destacou, nas alegações produzidas, a importância e relevância do Projecto, reconhecendo, todavia, que alguns aspectos podem ser aperfeiçoados, salientando:

*“(...) é nesse sentido que se encontram em execução duas acções do Plano de Actividades do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT) que visam a avaliação dos programas de apoio entretanto decorridos e a preparação de um plano/programa plurianual, estimando-se que estas acções sejam concluídas ainda no corrente ano.*

*Dessa reavaliação resultarão, naturalmente, indicadores quanto à sua execução e perspectivas futuras.*

*De qualquer forma, obter-se-á, seguramente, a constatação, reconhecida, de que esta acção não permitiu ainda o rejuvenescimento do parque de autocarros dos operadores privados, apesar do significativo apoio financeiro de €4 milhões a cerca de 80 veículos/ano, num universo de cerca de 7 000 autocarros.*

*É por esta razão que o prazo de conclusão do projecto tem vindo, justificadamente, a ser sucessivamente prorrogado, tendo em vista o objectivo relevante a alcançar”.*

O Presidente do Conselho Directivo do Instituto, também no âmbito do contraditório, apresentou alegações idênticas, tendo informado que prevê, ainda no ano de 2009, a conclusão das “(...) duas acções do Plano de Actividades do IMTT, a cargo do Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação, que visam a avaliação dos programas de apoio passados e a preparação de um plano/programa plurianual (...)”.

Referiu ainda:

*De qualquer modo, há que salientar que a adopção de um indicador apropriado em matéria de frotas, por exemplo (idade média da frota do sector), só seria verdadeiramente útil se acompanhada da afectação de meios financeiros suficientes para atingir metas adequadas (...), sem o que nos*



*limitaríamos a constatar o que é sabido, ou seja, que esta acção não permitiu ainda o rejuvenescimento do parque de autocarros dos operadores privados, cuja idade média se vem mantendo em redor dos 14 anos, com um número importante de veículos acima dos 20 anos (...).*

*É aliás a escassez da dotação atribuída anualmente a este projecto que explica que o prazo de conclusão do mesmo tenha vindo a ser sucessivamente prorrogado: a insuficiência das metas alcançadas tem aconselhado o prolongamento destes apoios no tempo”.*

O que vem argumentado não justifica a ausência de definição prévia de objectivos e indicadores precisos, na fase de planeamento, os quais deverão estar em consonância com as dotações previstas.

### 2.3 – Análise do sistema de controlo interno

Da análise do sistema de controlo interno instituído nas áreas técnica, administrativa e financeira evidenciam-se os seguintes pontos fortes e fracos:

Pontos fortes:

- ◆ Existência de segregação de funções;
- ◆ Existência de procedimentos normalizados para o Projecto;
- ◆ Existência de auditorias externas (TC em 2003 e IGF em 2005);
- ◆ Equipa técnica com experiência profissional no âmbito do projecto em análise;
- ◆ Elaboração periódica de informação sobre a execução do projecto;
- ◆ Pagamentos efectuados por transferência bancária;
- ◆ Existência de bases de dados da frota de veículos pesados de passageiros.

Pontos fracos:

- ◆ Inexistência de sistemas de informação para o PIDDAC;
- ◆ Controlo deficiente nas transferências bancárias;
- ◆ Inexistência de manuais de procedimentos.

### 2.4 – Planeamento e gestão

Após fixada pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações a verba a atribuir ao IMTT no âmbito do PIDDAC, este define o montante global destinado ao Projecto. A distribuição desta verba orçamental tem como primeira prioridade a acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros”, à qual tem sido atribuído mais de 50% do valor orçamentado, sendo o remanescente distribuído pelas outras acções, em função dos compromissos e das candidaturas apresentadas.





Para a acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” o Departamento de Programas e Avaliação (DPAV), em colaboração com a Direcção de Serviços de Regulação Jurídico-Económica (DSRJE), elabora anualmente uma proposta de despacho com os critérios que deverão presidir à afectação das respectivas verbas, a qual é, posteriormente, submetida pelo Presidente do Conselho Directivo à Secretária de Estado dos Transportes (SET) para homologação. A SET ausculta a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP) e na sequência das negociações realizadas podem ser introduzidas alterações à proposta de despacho apresentado pelo IMTT.

A publicação destes Despachos, de 2005 a 2008, foi efectuada em Agosto e Setembro<sup>7</sup> do ano a que se reporta o financiamento, o que reduz substancialmente o prazo para a execução anual desta acção.

Após a publicação do Despacho, a DSRJE envia um ofício às empresas de transportes que preenchem os requisitos para se candidatarem, analisa as respectivas candidaturas, e elabora uma lista das empresas elegíveis, hierarquizada em função da dimensão da frota de veículos licenciados para o transporte colectivo. De acordo com esta lista é atribuído o financiamento segundo a tipologia dos veículos e elaborada uma informação que é submetida à SET para homologação.

Após a homologação as empresas são oficiadas sobre o montante do financiamento que lhes será atribuído e os documentos a entregar, designadamente guia de receita e ficha de transferência bancária assinadas e carimbadas, para o IMTT proceder ao pagamento sob a forma de adiantamento.

As empresas ficam obrigadas a apresentar os documentos de despesa comprovativos da aquisição do veículo ou o contrato de leasing. Caso não sejam entregues os referidos documentos o IMTT notifica a empresa para apresentar fotocópia da factura e o original do recibo referente à aquisição, bem como o licenciamento para transporte colectivo de passageiros. Verificando-se o incumprimento é accionado o processo de reposição da verba atribuída.

No âmbito das outras duas acções - “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas” e “Instalação de novas tecnologias em serviços de transportes”- as entidades do sector apresentam a candidatura de projectos a financiar, o DPAV analisa-a e caso a mesma seja elegível elabora uma informação e respectiva minuta de acordo para aprovação da SET. Nesta fase é feito o cabimento prévio e os pagamentos são realizados conforme o estipulado no acordo assinado pelo IMTT e o proponente, contra a apresentação dos documentos de despesa.

Nas três acções o DPAV verifica o cumprimento das normas e elabora as informações para autorização dos pagamentos.

No âmbito das verificações realizadas às ordens de transferência, efectuadas por *homebanking*, observou-se que apenas uma das vogais assina a mesma antes da sua concretização, assinando o segundo membro do conselho directivo *a posteriori*, não sendo deste modo cumprida a deliberação do conselho directivo tomada em reunião ordinária de 18 de Outubro de 2007, de que para a movimentação de contas bancárias “o IMTT se obriga pela assinatura de dois elementos do Conselho Directivo”.

Realça-se que para além de decorrer da deliberação do Conselho Directivo que a movimentação das contas bancárias só pode ser efectuada após a assinatura de dois dos seus membros a mesma tem

---

<sup>7</sup> Despachos publicados: Despacho n.º 10661/2004, de 28/05; Despacho n.º 19866/2005, de 15/09; Despacho n.º 19448/2006, de 22/09; Despacho n.º 18947/2007, de 23/08; Despacho n.º 21439/2008, de 18/08.





também subjacente uma medida de controlo de movimentação de dinheiro público que só é garantida com as respectivas assinaturas prévias às transferências.

Quanto à data de publicação dos despachos de abertura dos processos anuais de candidatura, o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e o Presidente do Conselho Directivo do IMTT, I.P. alegaram de idêntico modo, tendo informado que em 2009 o despacho já foi publicado mais cedo – 21 de Julho – “(...) estando o IMTT a preparar o novo projecto para o início de 2010”.

Relativamente à movimentação de contas bancárias o Presidente do Conselho Directivo do IMTT, I.P., esclareceu que “A situação identificada na auditoria (...) resulta de erro aplicacional do homebanking onde, apesar da regra estabelecida pelo Conselho Directivo do IMTT, IP e transmitida ao IGCP, os pagamentos agregados, efectuados por upload de ficheiro, não têm um processo de workflow de aprovação associado, não aguardando a autorização de pagamento do segundo elemento do Conselho Directivo para proceder à sua transferência efectiva”. Salientou, também, que “(...) a recomendação respeitante às assinaturas para movimentação das contas bancárias já se encontra garantida pelos procedimentos aprovados e correntemente praticados (...)”.

Registam-se os esclarecimentos prestados e a correcção da irregularidade detectada no tocante à movimentação de contas bancárias.

#### **2.4.1 – Acção - Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros**

Esta acção em 2008 apresentou duas vertentes:

- ◆ A primeira vertente, comportando o apoio financeiro às empresas de transportes públicos colectivos regulares de passageiros com vista à renovação das respectivas frotas, viria a ser contemplada pelo Despacho 21439/2008, de 4 de Agosto de 2008, publicado no DR de 18 de Agosto de 2008, o qual definiu os critérios que deveriam presidir ao apoio financeiro à renovação de frotas do sector dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros. Este Despacho aprovou a concessão de financiamentos não reembolsáveis até ao limite de € 4 milhões, a qual foi, posteriormente, alargada a €4,1 milhões por Despacho da SET, de 21 de Outubro de 2008.
- ◆ A segunda vertente, Despacho n.º 1.10/08, de 4 de Outubro, com a homologação da lista contendo a discriminação dos financiamentos máximos a conceder por empresa, foi introduzida como medida para compensar o esforço financeiro das empresas, em contrapartida do compromisso destas em manter inalterados os preços dos passes e das assinaturas, até ao final do ano, apesar dos sucessivos acréscimos de preço dos combustíveis. Esta decisão do governo resultou de uma reunião com a ANTROP (19/6/2008), no sentido de ampliar o regime de incentivos à renovação de frotas de veículos afectos ao transporte público de passageiros, a projectos de melhoria de eficiência das empresas, reforçando a respectiva dotação orçamental.

Na sequência desta reunião o IMTT elaborou uma informação (n.º 63/RJE/LAT, de 19/09/2008) que remeteu à SET, na qual foi delineado um conjunto de condições para o acesso das empresas aos referidos incentivos, a atribuir com base no valor dos passes sociais facturados em 2007 e tendo como contrapartida despesas de investimentos realizadas, nomeadamente, em: veículos de passageiros; campanhas de promoção do transporte público de passageiros; bilhética; equipamento oficial, de informática, de escritório e de comunicações; grandes reparações de autocarros; questões ambientais, entre outras. A metodologia proposta pelo IMTT mereceu a aprovação da SET (Despacho n.º 1.10/08 acima referido).



Sobre esta acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” destacam-se ainda os seguintes aspectos:

- ◆ No planeamento inicial apenas foi contemplada a primeira vertente do financiamento (Despacho 21439/2008), à semelhança do que se tem verificado em anos anteriores. O Despacho n.º 1.10/08 surgiu no decurso da execução anual, não tendo sido definidos na fase de planeamento, objectivos e indicadores de medida próprios, enquadráveis no âmbito desta acção.
- ◆ Os pagamentos efectuados ao abrigo do Despacho 21439/2008 foram realizados com base numa lista homologada por despacho da SET, sob a forma de adiantamentos, encontrando-se ainda a aguardar o envio dos documentos que suportam a despesa (factura e recibo), bem como dos documentos que comprovem a existência física dos veículos (certificados de matrícula), os quais, nos termos daquele despacho, deveriam ser remetidos até 30 de Junho de 2009.

A autorização de despesa foi dada pela SET no acto de homologação da lista (anexa à informação n.º 99/2008/RJE/LAT, de 30/10/2008), com os montantes máximos de financiamento a atribuir a cada empresa, sem que desta conste qualquer informação sobre a cabimentação da mesma, a qual foi dada, nalguns casos, *a posteriori*, o que não está de acordo com o disposto no ponto 11, nota explicativa 027, do POCP, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 232/97, de 3 de Setembro, no artigo n.º 13 do Decreto-Lei n.º 155/92, de 28 de Julho (RAFE) e na alínea c) do n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de Janeiro.

A fase de “compromisso” é assegurada pelo Sistema Integrado de Gestão de Informação (SIGI) que só permite a elaboração do pedido de autorização de pagamento, após o seu registo.

- ◆ O financiamento de despesas nos termos do Despacho 1.10/2008, configura o conceito de subsídio à exploração, para compensação financeira pela receita não cobrada em 2008, não tendo características de projecto de investimento.

A tipologia das despesas aceites para justificar o financiamento atribuído abrange, designadamente, compra de equipamento oficial, de informática, de escritório e de comunicações, revestindo a característica de despesas avulsas, não se enquadrando nos objectivos definidos para a acção, que deveria contemplar apenas despesas com a aquisição de veículos para renovação das frotas.

A despesa foi autorizada pela SET (Despacho 1.10/2008 que homologou a lista anexa à informação n.º 63/RJE/LAT, do IMTT, de 19 de Setembro de 2008, com a discriminação dos financiamentos máximos a conceder por empresa), salientando-se o facto de esta autorização ter sido dada sem o correspondente cabimento orçamental, o qual ocorreu também *a posteriori*, em desconformidade com o estipulado no ponto 11, nota explicativa 027, do POCP, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 232/97, de 3 de Setembro, no artigo n.º 13 do Decreto-Lei n.º 155/92, de 28 de Julho (RAFE), e na alínea c) do n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de Janeiro.

O pagamento do financiamento concedido às empresas foi efectuado, de acordo com as regras definidas, tendo como contrapartida a apresentação das facturas, devendo os respectivos recibos ter sido enviados pelas empresas beneficiárias até final do mês de Março de 2009. Da análise da amostra verificou-se que apenas uma empresa, representando 3% do financiamento concedido, apresentou as facturas no prazo estabelecido.



De uma forma geral a organização processual respeitante a esta acção apresenta-se deficiente, encontrando-se os processos insuficientemente documentados, sem informação sobre a cabimentação e o compromisso. Também, no caso dos processos do Despacho 1.10/2008, os mesmos não apresentavam os cálculos efectuados com base nos documentos de despesa aceites para efeitos de financiamento.

Sobre esta matéria o Presidente do Conselho Directivo do IMTT, I.P., referiu nas suas alegações:

*“As deficiências constatadas na organização dos processos relativos ao Despacho nº 1.10/08, que homologou a lista de atribuições de financiamentos por empresa resultante do Acordo entre o Governo e a ANTRON, deve-se ao facto de a apreciação das candidaturas a estas participações ter coincidido no tempo com as candidaturas ao abrigo do Despacho nº 21439/2008, sem que tenha havido reforço dos meios humanos para apreciação das mesmas.*

*Assim e no caso das empresas que beneficiaram de montantes mais elevados, e que foram objecto de auditoria, a tipologia das despesas apresentadas e correspondentes facturas foram em número muito elevado, o que obrigou a aligeirar procedimentos. Assim, embora se tenha procedido à soma dos referidos montantes, esses cálculos não foram integrados na informação que propôs o pagamento e daí as deficiências apontadas (...).*

*A escassez de recursos humanos levou igualmente a que não se tenha notificado as empresas atempadamente (antes de 31 de Março de 2009) para a apresentação dos recibos respeitantes às despesas elegíveis em falta nos processos.*

*Em matéria de cabimento prévio, reconhece-se que este foi feito em momento posterior ao devido no caso do pacote de apoios adicionais mas não no caso dos apoios anuais normais, cujo cabimento, pelo valor de € 4 milhões foi efectuado em 23.6.2008”.*

Anotam-se os esclarecimentos prestados, realçando-se, no entanto, que apesar do referido quanto ao cabimento nos apoios anuais normais, confirmaram-se algumas situações de cabimentação *a posteriori* à autorização da despesa no âmbito dos pagamentos efectuados ao abrigo do Despacho 21439/2008.

#### **2.4.2 – Acção - Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas**

O Acordo n.º 35/07/PIDDAC IMTT – Estrutura da nova linha para troleicarros, contemplado na acção “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas”, surgiu na sequência da solicitação dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (SMTUC), através de ofício, datado de 27 de Maio de 2005, de comparticipação financeira para a instalação de infra-estruturas de nova linha para troleicarros e subestação de rectificação, argumentando que a nova linha permitiria o funcionamento diário de mais 2 a 3 tróleis, os quais estavam em parque.

A 6 de Fevereiro de 2006, os SMTUC insistem no pedido e a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, em 18 de Outubro de 2006, informa-os da indisponibilidade da concessão do apoio financeiro no âmbito do PIDDAC.

O novo reforço do pedido pelos SMTUC, em 15 de Janeiro de 2007, levou a que na informação n.º 81/07/DSTF/DAA, de 1 de Junho de 2007, fosse proposta a celebração de um acordo para a concessão de um apoio financeiro aos SMTUC, o qual veio a ser celebrado a 22 de Dezembro de 2007.



Refere o Acordo na cláusula 2.<sup>a</sup> – Comparticipação financeira, n.º 4, o seguinte: “O pagamento da última prestação, de valor não inferior a €50 000,00, terá lugar após verificação pelo IMTT da execução material da totalidade do investimento”.

Contudo, o signatário da informação 283/08/GPIA/DPAV, de 23 de Dezembro de 2008, refere “Quando da verificação do sistema de Apoio à exploração, o signatário verificou igualmente que a linha se encontrava já em funcionamento (tendo efectuado parte do percurso nela) e que a subestação de rectificação estava a ser objecto de intervenção. Ainda que o Acordo preveja que a verificação da execução material seja efectuada no final da totalidade do investimento, considerou-se que o fundamental do processo estava nessa altura efectuado e que a conclusão da intervenção na subestação não suscitaria qualquer dúvida técnica que carecesse de deslocação para verificação do seu funcionamento, e que a mesma poderá ser atestada a qualquer momento, não havendo reservas sobre a concretização da mesma”. Alega seguidamente que: “Considerando que a obra se encontra concluída e que os SMTUC apresentaram já os documentos relativos à totalidade das despesas e tendo presente que a taxa de comparticipação definida no Acordo é de 90%, propõe-se o pagamento da última prestação à Câmara Municipal de Coimbra, no valor 78.014,71 € (setenta e oito mil e catorze euros e setenta e um cêntimos) ”.

Sem se questionarem os aspectos transcritos, o certo é que este pagamento ocorreu através de transferência de 07 de Janeiro de 2009, ou seja sem ser efectuada a verificação pelo IMTT da execução material da totalidade do investimento, conforme o estipulado na cláusula 2.<sup>a</sup> do Acordo 35/07/PIDDAC IMTT.

Do presente processo, único seleccionado para a amostra, nada mais há, em concreto, a referir.

### 2.4.3 – Acção - Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte

As verificações efectuadas no âmbito desta acção não apresentaram ocorrências susceptíveis de referência.

## 2.5 – Execução financeira

A execução do Projecto, nos anos de 2004 a 2008, é evidenciada no quadro seguinte:

Quadro 3 – Execução do Projecto - 2004 a 2008

(em euros)

| Anos         | Dotação Inicial (A)  | Alterações Orçamentais e Cativos | Dotação Ajustada (B) | Despesa Efectiva (C) | Taxa de Execução (%) (C/B) | Taxa de Execução (%) (C/A) |
|--------------|----------------------|----------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|----------------------------|
| 2004         | 13.800.000,00        | (1.435.459,00)                   | 12.364.541,00        | 12.337.086,49        | 99,8                       | 89,4                       |
| 2005         | 11.350.000,00        | (4.995.905,00)                   | 6.354.095,00         | 6.334.908,95         | 99,7                       | 55,8                       |
| 2006         | 6.300.000,00         | 0,00                             | 6.300.000,00         | 5.967.691,02         | 94,7                       | 94,7                       |
| 2007         | 8.606.000,00         | (1.452.247,00)                   | 7.153.753,00         | 6.985.574,29         | 97,6                       | 81,2                       |
| 2008         | 8.300.000,00         | 2.077.500,00                     | 10.377.500,00        | 10.295.802,97        | 99,2                       | 124,0                      |
| <b>TOTAL</b> | <b>48.356.000,00</b> | <b>(5.806.111,00)</b>            | <b>42.549.889,00</b> | <b>41.921.063,72</b> | <b>98,5</b>                | <b>86,7</b>                |

Fonte: IMTT.

A dotação inicial, com excepção do ano de 2007, decresceu ao longo do período 2004/2008.



Como se pode verificar no quadro anterior, a dotação inicial em 2008 apresenta uma redução de cerca de 40% do valor previsto para 2004.

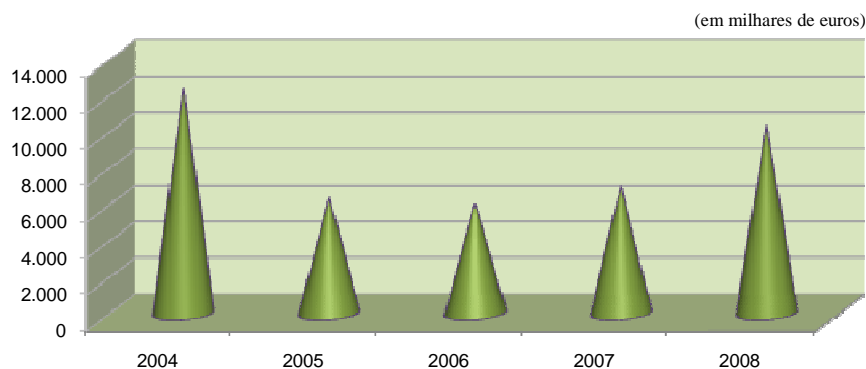
Os valores inicialmente previstos, após as alterações ocorridas ao longo da execução anual, determinaram dotações ajustadas que decresceram até 2007. Em 2008 as alterações orçamentais e os cativos levaram a um aumento de cerca de 25% da dotação inicial, o que se ficou a dever ao reforço em € 2.300 milharse a cativos no valor de € 222,5 milhares.

Ao longo dos cinco anos, o Projecto executou cerca de €41,9 milhões, 54% dos quais em 2004 e 2008, tendo nestes dois anos a despesa efectiva ultrapassado os € 10 milhões/ano.

As taxas de execução, face à dotação ajustada, foram sempre elevadas, aproximando-se dos 100%. Em relação à dotação inicial as taxas de execução variaram entre os 55,8 % (2005) e os 81,2% (2007), tendo em 2008 atingido 124% em resultado de um reforço que representou 25% da dotação inicial.

No gráfico seguinte é evidenciada a despesa efectiva do Projecto no período em análise:

**Gráfico 1 – Despesa efectiva - 2004 a 2008**



Fonte: IMTT.

O gráfico anterior reflecte uma quebra de cerca de 50% na despesa efectiva em 2005, relativamente a 2004, seguida de uma redução em 2006. A partir de 2007 a tendência passou a ser crescente, tendo-se verificado em 2008 um aumento de cerca de 47% em relação ao ano anterior.



No quadro seguinte é evidenciada a execução do Projecto por acções:

**Quadro 4 – Execução por acções - 2004 a 2008**

(em euros)

| ACÇÕES   | 2004                 | 2005                | 2006                | 2007                | 2008                 | Total               |
|--|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros                 | 9.618.000,00         | 3.985.000,00        | 3.977.500,00        | 4.004.000,00        | 7.698.531,73         | 29.283.031,73       |
| Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas | 1.394.868,77         | 741.302,75          | 153.833,72          | 236.694,35          | 296.299,77           | 2.822.999,36        |
| Instalação de novas tecnologias em serviços de transportes             | 1.324.217,72         | 1.608.606,20        | 1.836.357,30        | 2.744.879,94        | 2.300.971,47         | 9.815.032,63        |
| <b>Total</b>   | <b>12.337.086,49</b> | <b>6.334.908,95</b> | <b>5.967.691,02</b> | <b>6.985.574,29</b> | <b>10.295.802,97</b> | <b>41.921.063,7</b> |

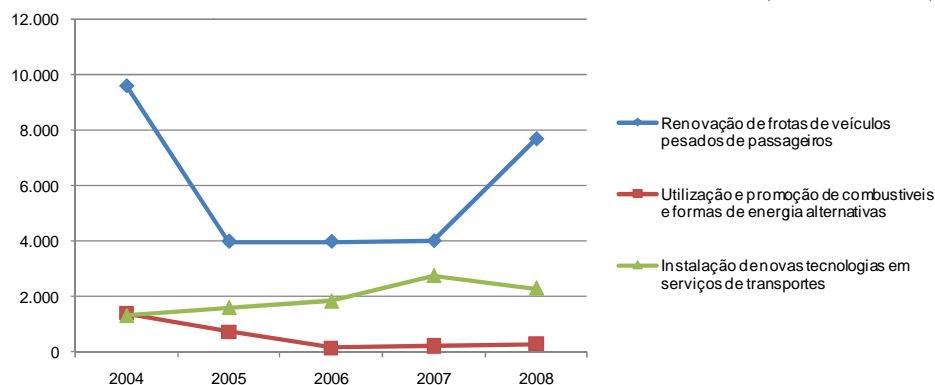
Fonte: IMTT.

Relativamente ao investimento total dos anos indicados, a “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” representou a maior parcela com 70%, seguindo-se a “Instalação de novas tecnologias em serviços de transportes”, com 23%, e por último a “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas”, com 7%.

O gráfico 2 apresenta os investimentos realizados anualmente, nas diferentes acções que compõem o Projecto.

**Gráfico 2 – Execução por acção - 2004 a 2008**

(em milhares de euros)



Fonte: IMTT.

O investimento realizado na acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” entre 2004 e 2005 decresceu cerca de 59%. Entre 2005 e 2007, o financiamento aproximou-se dos € 4 milhões e em 2008 verificou-se um aumento de cerca de 92% .

A acção “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas” envolveu investimentos que têm vindo a decrescer, excepto em 2008, ano em que se verificou um ligeiro aumento, situação que reflecte a fraca adesão das empresas a este tipo de investimentos.

Para a acção “Instalação de novas tecnologias em serviços de transportes” o financiamento realizado em 2008, representou um aumento de cerca de 78% face ao investimento de 2004. Refira-se que ao



longo do período de 2004 a 2007 se verificou sempre uma evolução positiva dos montantes investidos e só em 2008 se observa uma redução de cerca de 16%, em relação ao ano anterior.

A despesa paga encontra-se espelhada na conta de gerência de 2008 como “Transferências de Capital” conforme quadro seguinte:

**Quadro 5 – Execução do Projecto por classificação económica - 2008**

(em euros)

| Classificação Económica |                           | Dotações corrigidas <sup>8</sup> | Cativos    | Compromissos assumidos | Despesas Pagas | Grau de execução orçamental (%) |
|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------|------------------------|----------------|---------------------------------|
| Código                  | Descrição                 | (1)                              | (2)        | (3)                    | (4)            | (5)=(4)/(1)                     |
| 08.00.00                | Transferências de Capital | 10.600.000,00                    | 222.500,00 | 10.295.802,97          | 10.295.802,97  | 97,13                           |
| 08.01.01                | Empresas Públicas         | 53.483,00                        |            | 53.483,00              | 53.483,00      | 100,00                          |
| 08.01.02                | Empresas Privadas         | 9.998.564,00                     | 222.500,00 | 9.727.138,95           | 9.727.138,95   | 97,29                           |
| 08.05.01                | Administração Local       | 547.953,00                       |            | 515.181,02             | 515.181,02     | 94,02                           |

Fonte: IMTT.

O investimento reporta-se essencialmente a transferências para empresas privadas, as quais em 2008 representam cerca de 94% do total, sendo o restante dirigido para a Administração Local (5%) e Empresas Públicas (1%).

### 3 – CONCLUSÕES

1. Os objectivos definidos para o Projecto não são adequados a permitir a sua avaliação e os indicadores não possibilitam medir a consecução dos mesmos, não constando, designadamente no relatório de execução de 2008, qualquer apreciação sobre a realização dos objectivos e metas atingidas, ou seja, quanto à avaliação material do Projecto.

A previsão da conclusão do projecto é alterada anualmente para o ano seguinte, não consubstanciando assim uma verdadeira programação plurianual, o que indicia a função de apoio financeiro contínuo concedido pelo IMTT, principalmente às empresas privadas de transportes públicos (**cfr. ponto 2.2**).

2. Nas verificações realizadas às ordens de transferência observou-se que apenas uma das vogais assina a ordem de transferência antes da sua concretização quando para a movimentação bancária é obrigatória a assinatura prévia de dois membros do Conselho Directivo. O segundo membro do conselho directivo assina *a posteriori*, não sendo deste modo cumprido o deliberado pelo conselho directivo em reunião ordinária de 18 de Outubro de 2007. Este procedimento também não garante o controlo de dinheiros públicos (**cfr. ponto 2.4**).
3. A publicação dos despachos com os critérios para afectação das verbas, relativos à acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros”, de 2005 a 2008, foi efectuada em Agosto e Setembro do ano a que se reporta o financiamento, o que reduz substancialmente o prazo para a execução anual desta acção.

<sup>8</sup> Dotação corrigida = Dotação inicial+Alterações orçamentações.





Ainda no que respeita a esta acção, em 2008, no planeamento inicial, tal como nos anos anteriores, apenas foi contemplada a primeira vertente do financiamento – apoio financeiro às empresas de transportes públicos colectivos regulares de passageiros (Despacho 21439/2008). O Despacho n.º 1.10/08, que homologou a lista dos financiamentos máximos a conceder por empresa, surgiu no decurso da execução anual, não tendo sido definidos na fase de planeamento, objectivos e indicadores de medida próprios para esta acção.

As despesas relativas à mesma acção foram cabimentadas posteriormente à homologação das listas de participações por empresa pela SET (autorização da despesa), o que não cumpriu o previsto no ponto 11, nota explicativa 027, do POCP, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 232/97, de 3 de Setembro, no artigo n.º 13 do Decreto-Lei n.º 155/92, de 28 de Julho (RAFE), e na alínea c) do n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de Janeiro.

A organização processual da acção em causa apresenta-se deficiente, com os processos insuficientemente documentados, não contemplando informação sobre a cabimentação e o compromisso bem como os cálculos efectuados com base nos documentos de despesas aceites.

No financiamento de despesas nos termos do Despacho 1.10/2008, de 4 de Outubro, o qual configura a tipologia de subsídio à exploração, para compensação financeira pela receita não cobrada em 2008, as despesas apresentadas pelas empresas são avulsas e não tem características de projecto de investimento.

No âmbito destas despesas apenas uma empresa, representando 3% do financiamento, apresentou as facturas no prazo estabelecido, final do mês de Março (**cfr. pontos 2.4 e 2.4.1**).

4. Ao longo dos cinco anos o Projecto executou cerca de €41,9 milhões, 54% dos quais em 2004 e 2008, tendo nestes dois anos a despesa efectiva ultrapassado os €10 milhões/ano. A acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” representou a maior parcela, com 70%, seguindo-se a “Instalação de novas tecnologias em serviços de transportes”, com 23%, e por último a “Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas”, com 7% (**cfr. ponto 2.5**).

## 4 – RECOMENDAÇÕES

No contexto da matéria exposta no presente Relatório de auditoria e resumida nas conclusões que antecedem, recomenda-se às entidades a seguir indicadas que providenciem no sentido de:

- 1) Ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
  - a) Envidar esforços de forma a que a publicação no DR do despacho que define os critérios que deverão presidir à afectação das verbas na acção “Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros” ocorra no início do ano civil.
- 2) Ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
  - a) Implementar um manual de procedimentos com vista à uniformização dos mesmos, nomeadamente na área financeira e na organização processual;





- b) Desenvolver indicadores que permitam medir a execução e os resultados do Projecto;
- c) Incluir nos processos as listagens dos documentos aceites e o cálculo das participações, bem como a informação sobre cabimentos e compromissos;
- d) Cumprir em tempo os procedimentos contabilísticos, nomeadamente o cabimento.



## 5 – VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

Foi dada vista ao Excelentíssimo Senhor Procurador-Geral Adjunto que, por não terem sido indiciadas infrações financeiras, em seu douto parecer (autuado no processo de auditoria) nada referenciou.

## 6 – EMOLUMENTOS

Nos termos dos artigos 1.º, 2.º, 10.º e 11.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, com as alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 139/99, de 28 de Agosto, e 3-B/2000, de 4 de Abril, e em conformidade com a nota constante do **Anexo II**, são devidos emolumentos no montante de €17.164,20 a suportar pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

## 7 – DETERMINAÇÕES FINAIS

7.1. O presente Relatório deve ser remetido:

- ◇ À Assembleia da República, mais concretamente, ao seu Presidente e às Comissões Parlamentares de Orçamento e Finanças e de Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- ◇ Ao Governo, mais concretamente ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- ◇ Ao Presidente do Conselho Directivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

7.2. No prazo de seis meses, deverão as entidades a quem foram dirigidas as recomendações informar o Tribunal acerca das medidas tomadas no sentido da sua implementação.

7.3. Após a entrega do Relatório às entidades referidas, deverá o mesmo ser divulgado no sítio do Tribunal na Internet.

7.4. Um exemplar do presente relatório deverá ser remetido ao competente Magistrado do Ministério Público junto deste Tribunal, nos termos do disposto nos artigos 29.º, n.º 4, e 54.º, n.º 4, este último aplicável por força do artigo 55.º, n.º 2, da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto.

Aprovado em Subsecção da 2.ª Secção do Tribunal de Contas, em 15 de Outubro de 2009

**O JUIZ CONSELHEIRO RELATOR**



*(José Luís Pinto Almeida)*

**OS JUÍZES CONSELHEIROS ADJUNTOS**



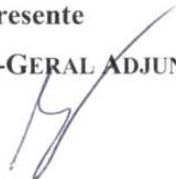
*(António José Avérous Mira Crespo)*



*(Carlos Manuel Botelho Moreno)*

**Fui Presente**

**O PROCURADOR-GERAL ADJUNTO**





## ANEXO I – AMOSTRA SELECIONADA

Quadro A. 1 –

Acção: Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros (Despacho nº 21439/2008, de 4 de Agosto)

(em euros)

| Empresas financiadas pelo IMTT em 2008                           | Financiamento em 2008 |
|--|-----------------------|
| A. da Costa Reis & Filhos, LDA.                                  | 27.500                |
| A.T.F-Auto Transportes do Fundão, S.A.                           | 50.000                |
| António Cruz & João Dias Neves, LDA.                             | 50.000                |
| António da Silva Cruz & Filhos, LDA.                             | 57.500                |
| Auto Mondinense, SA  | 50.000                |
| Auto Viação da Murtosa, LDA.                                     | 27.500                |
| Auto Viação Grijó, LDA.  | 50.000                |
| Barraqueiro Transportes, S.A.                                    | 57.500                |
| Empresa Alfadeguense, LDA  | 50.000                |
| Empresa de Viação Barraquense, LDA.                              | 50.000                |
| FATIMACAR – Transportes e Turismo, S.A.                          | 0                     |
| Isidoro Duarte, LDA.   | 50.000                |
| Joaquim Gomes Calçada & Filhos, SA                               | 50.000                |
| Marques, LDA.  | 50.000                |
| RODOCÔA - Transportes, LDA                                       | 27.500                |
| Rodoviária da Beira Interior, S.A.                               | 50.000                |
| SCOTTURB-Transportes Urbanos, LDA.                               | 57.500                |
| TRANSCOLVIA - Transportes Colectivos de Viana do Castelo, SA     | 50.000                |
| TST-Transportes Sul do Tejo, S.A.                                | 32.500                |
| VALPI BUS - Alberto Pinto & FLS, Transportadora Rodoviária, S.A. | 50.000                |
| <b>Total</b>   | <b>887.500</b>        |

Fonte: IMTT.

Quadro A. 2 –

Acção: Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros (Despacho nº 1.10/08, de 4 de Outubro)

(em euros)

| Empresas financiadas pelo IMTT   | Financiamento em 2008 |
|----------------------------------|-----------------------|
| Barraqueiro Transportes, S.A.    | 281.100,96            |
| Rodoviária de Lisboa             | 349.087,42            |
| Rodoviária do Tejo, S.A.         | 242.213,80            |
| TST – Transportes Sul Tejo, S.A. | 469.693,02            |
| VIMECA Transportes, LDA          | 232.500,98            |
| <b>Total</b>                     | <b>1.574.596,18</b>   |

Fonte: IMTT.



**Quadro A. 3 –  
Acção: Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas**

(em euros)

| <b>Empresa financiadas pelo IMTT</b> | <b>Objecto da candidatura</b>                   | <b>Financiamento em 2008</b> |
|--------------------------------------|---|------------------------------|
| SMTUC                                | Instalação de infra-estrutura para troleicarros | 214.335                      |

Fonte: IMTT.

**Quadro A. 4 –  
Acção: Instalação de novas tecnologias em serviço de transporte**

(em euros)

| <b>Empresas financiadas pelo IMTT</b> | <b>Objecto da candidatura</b>                                  | <b>Financiamento em 2008</b> |
|---------------------------------------|--|------------------------------|
| TST                                   | Informação ao cliente em tempo real                            | 633.982                      |
| RL                                    | Informação ao cliente em tempo real                            | 325.000                      |
| Rod. Beira Litoral                    | Equipamento de bilhética intermodal                            | 432.769                      |
| C.M. Coimbra                          | Sistema de apoio à exploração                                  | 141.250                      |
| Barraqueiro Transportes               | Sistema intermodal de transportes (SIIT) e carregamento em ATL | 130.170                      |
| <b>Total</b>                          |  | <b>1.663.171</b>             |

Fonte: IMTT.



## ANEXO II – NOTA DE EMOLUMENTOS

(Nos termos do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas [RJETC], aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de Maio, com as alterações introduzidas pelas Leis n.ºs 139/99, de 28 de Agosto, e 3-B/2000, de 4 de Abril).

### Auditoria ao Projecto 3243 – Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética dos Transportes Públicos – Programa 24 – Transportes (PIDDAC)

Departamento de Auditoria III

Proc.º n.º 15/09-Audit  
Relatório n.º 36/09-2.ª Secção

Entidade fiscalizada: IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

Entidade devedora: IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.

Regime jurídico: AA

AAF

Unid: euros

| Descrição                                       | BASE DE CÁLCULO              |               |                         | Valor     |
|---|------------------------------|---------------|-------------------------|-----------|
|   | Custo Standard <sup>a)</sup> | Unidade Tempo | Receita Própria/ Lucros |           |
| Acções fora da área da residência oficial ..... |                              |               |                         |           |
| Acções na área da residência oficial ...        | 88,29                        | 277           |                         | 24 456,33 |
| - 1% s/ Receitas Próprias .....                 |                              |               |                         |           |
| - 1% s/ Lucros .....                            |                              |               |                         |           |
| <b>Emolumentos calculados</b>                   |                              |               |                         | 24 456,33 |
| <b>Emolumentos <sup>b)</sup>:</b>               |                              |               |                         |           |
| Limite mínimo (VR) .....                        |                              |               |                         | 1 716,40  |
| Limite máximo (VR) .....                        |                              |               |                         | 17 164,00 |
| <b>Emolumentos a pagar .....</b>                |                              |               |                         | 17 164,00 |

a) Cfr. Resolução n.º 4/98-2.ªS.

b) Artigo 10.º, n.ºs 1 e 2 do RJETC e Resolução n.º 3/2001-2.ª S.

O Coordenador da Equipa de Auditoria,

*António M. Marques do Rosário*

(António Marques do Rosário)





**Tribunal de Contas**

---

**ANEXO III – RESPOSTAS DAS ENTIDADES AUDITADAS**





Ex.m<sup>o</sup>. Senhor  
Director-Geral do Tribunal de Contas  
Av. Barbosa du Bocage, 61  
1069-045 LISBOA

| S/ Referência             | S/Comunicação                | N/Referência     | Data     |
|---------------------------|------------------------------|------------------|----------|
| Proc.15/09-Audit DA III.1 | Of. 11 668, 24 Julho<br>2009 | 197/09/GPIA/DPAV | 4.8.2009 |

**Assunto: Auditoria ao projecto do PIDDAC do IMTT “Modernização tecnológica e melhoria da eficiência energética dos transportes públicos”**

Em resposta ao ofício de V. Ex<sup>a</sup>. em epígrafe, junto se envia memorando com as observações deste Instituto ao relato da auditoria em questão.

Com os melhores cumprimentos, *e considerando*

O Presidente do Conselho Directivo,



António Crisóstomo Teixeira



DGTC 05/08/09 14652

Sede

Avenida das Forças Armadas, 40 – 1649-022 Lisboa - Portugal  
Tel. (351) 217 949 000 – Fax (351) 217 973 777 – imtt@imtt.pt – www.imtt.pt – Contribuinte n.º 508 195 446



Instituto da Mobilidade  
e dos Transportes Terrestres, I.P.

## **OBSERVAÇÕES AO RELATO, DE JULHO DE 2009, DA AUDITORIA DO TC AO PROJECTO DO PIDDAC “MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA E MELHORIA DA EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS”**

Relativamente às “Conclusões” e “Recomendações” do Relato, há a referir sinteticamente os seguintes aspectos:

### **Conclusões (pág.19)**

#### **Objectivos, indicadores e metas do projecto e prazo de conclusão**

Reconhece-se que os aspectos referidos podem ser melhorados e é nesse sentido que se encontram em execução duas acções do Plano de Actividades do IMTT, a cargo do Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação, que visam a avaliação dos programas de apoio passados e a preparação de um plano/programa plurianual. Prevê-se que estas acções sejam concluídas em 2009.

De qualquer modo, há que salientar que a adopção de um indicador apropriado em matéria de frotas, por exemplo (idade média da frota do sector), só seria verdadeiramente útil se acompanhada da afectação de meios financeiros suficientes para atingir metas adequadas (ver quadro 2, pág. 11), sem o que nos limitaríamos a constatar o que é sabido, ou seja, que esta acção não permitiu ainda o rejuvenescimento do parque de autocarros dos operadores privados, cuja idade média se vem mantendo em redor dos 14 anos, com um número importante de veículos acima dos 20 anos. Recorde-se que se tem apoiado cerca de 80 veículos/ano (€ 4 milhões), sendo a frota em causa de aproximadamente 7 000 autocarros.

É aliás a escassez da dotação atribuída anualmente a este projecto que explica que o prazo de conclusão do mesmo tenha vindo a ser sucessivamente prorrogado: a insuficiência das metas alcançadas tem aconselhado o prolongamento destes apoios no tempo.

#### **A questão das assinaturas nas ordens de transferência**

A reunião do Conselho Directivo onde foi deliberado que “o IMTT se obriga pela assinatura de dois elementos do Conselho Directivo” foi realizada a 18 de Outubro de 2007 (anexo 1).

A deliberação do Conselho Directivo foi cumprida através da adopção dos seguintes procedimentos:

Sede

Avenida das Forças Armadas, 40 – 1649-022 Lisboa - Portugal  
Tel. (351) 217 949 000 – Fax (351) 217 973 777 – dgtt@dgtt.pt – www.imtt.pt – Contribuinte n.º 508 195 446



- Através de documento próprio do IGCP (anexo 2), com indicação de “*obriga-se através de 2 assinaturas*”, foi solicitada a configuração do *homebanking* que assegurasse o cumprimento da deliberação do Conselho Directivo.
- De acordo com as regras estabelecidas e comunicadas ao IGCP, o pagamento de qualquer transferência bancária obriga a:
  - Validação da informação constante na autorização de pagamento por um elemento do Conselho Directivo, procedendo, posteriormente, à assinatura da mesma e a autorização de pagamento no *homebanking*;
  - Validação da informação constante na autorização de pagamento por outro elemento do Conselho Directivo procedendo, posteriormente, à assinatura da mesma e à autorização de pagamento no *homebanking*.
- Estes procedimentos internos, suportados em processos parcialmente desmaterializados, mais eficazes e menos burocráticos, permitem assegurar o efectivo controlo de todos os movimentos bancários.

A situação identificada durante a auditoria realizada pelo Tribunal de Contas e reportada no respectivo relato resulta de erro aplicacional do *homebanking* onde, apesar da regra estabelecida pelo Conselho Directivo do IMTT, IP e transmitida ao IGCP, os pagamentos agregados, efectuados por *upload* de ficheiro, não têm um processo de *workflow* de aprovação associado, não aguardando a autorização de pagamento do segundo elemento do Conselho Directivo para proceder à sua transferência efectiva.

A constatação de erro aplicacional no *homebanking* é reforçada pela existência de processo de *workflow* de aprovação nos pagamentos individuais (pagamento de TEI's). Nestes tipos de pagamento, a transferência bancária apenas é efectuada depois de autorização de dois elementos do Conselho Directivo.

### **Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros**

É assinalado o facto de os despachos da Senhora Secretária de Estado que abrem os processos anuais de candidatura terem sido publicados apenas em Agosto e Setembro, de 2005 a 2008, o que reduz substancialmente o prazo para a execução dos procedimentos e das acções. Refira-se que o respectivo despacho foi este ano publicado em DR um pouco mais cedo (versão inicial a 24 de Junho e versão corrigida a 21 de Julho), disponibilizando-se os serviços do IMTT a propor o projecto relativo a 2010 no começo do ano.

As deficiências constatadas na organização dos processos relativos ao Despacho nº 1.10/08, que homologou a lista de atribuição de financiamentos por empresa resultante do Acordo entre o Governo e a ANTROP, deve-se ao facto de a apreciação das candidaturas a estas comparticipações ter coincidido no tempo com as candidaturas ao abrigo do Despacho nº 21439/2008, sem que tenha havido reforço dos meios humanos para apreciação das mesmas.

Assim e no caso das empresas que beneficiaram de montantes mais elevados, e que foram objecto de auditoria, a tipologia das despesas apresentadas e correspondentes facturas foram em número muito elevado, o que obrigou a aligeirar procedimentos. Assim, embora se tenha procedido à soma dos referidos montantes, esses cálculos não foram integrados na informação que propôs o pagamento e daí as deficiências apontadas. Mas é de sublinhar que a auditoria não apurou uma única falha quanto aos montantes pagos.

A escassez de recursos humanos levou igualmente a que não se tenha notificado as empresas atempadamente (antes de 31 de Março de 2009) para apresentação dos recibos respeitantes às despesas elegíveis em falta nos processos.

Em matéria de cabimento prévio, reconhece-se que este foi feito em momento posterior ao devido no caso do pacote de apoios adicionais mas não no caso dos apoios anuais normais, cujo cabimento, pelo valor de € 4 milhões, foi efectuado em 23.6.2008 (cópia da informação de cabimento em anexo 3).

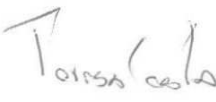
#### **Recomendações (pág.20)**

Face ao acima exposto, considera-se ser de acolher as recomendações formuladas no relato, salientando-se que a respeitante às assinaturas para movimentação das contas bancárias já se encontra garantida pelos procedimentos aprovados e correntemente praticados, como se referiu.

Em matéria de procedimentos, julga-se certamente conveniente melhorar e clarificar as práticas actuais, reduzindo os procedimentos a escrito, com adequada divulgação, mas sem se elaborar propriamente um "manual", que a simplicidade da matéria parece não justificar.

4.8.2009

  
**José Castela Viegas**  
Chefe do Departamento de Programas  
e Avaliação

  
**Teresa Costa**  
Coordenadora do Núcleo  
de Recursos Financeiros

ANEXO 1

**Teresa Santos Costa**

**De:** Isabel Pimenta

**Enviado:** sábado, 16 de Maio de 2009 15:34

**Para:** Teresa Santos Costa

**Assunto:** FW: Extracto da Acta da Reunião Ordinária do CD de 18 de Outubro de 2007

Para arquivar convenientemente

**De:** Graciosa Farinha

**Enviada:** sexta-feira, 15 de Maio de 2009 14:44

**Para:** Isabel Pimenta

**Assunto:** Extracto da Acta da Reunião Ordinária do CD de 18 de Outubro de 2007

Extracto da Acta da Reunião Ordinária do CD de 18 de Outubro de 2007

“...

- **Ponto cinco** (Movimentação de contas bancárias)

O CD deliberou que o IMTT se obriga pela assinatura de dois elementos do Conselho Directivo.

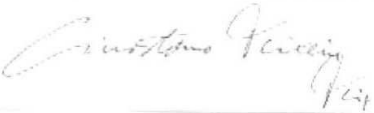
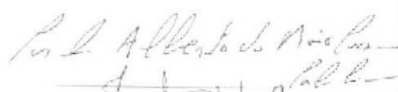

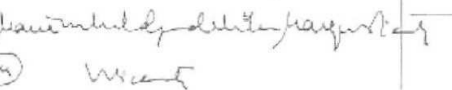
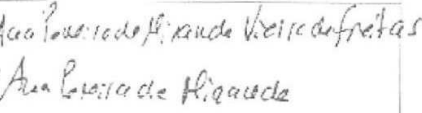
“...

## ESPÉCIMES DE ASSINATURAS

ORGANISMO: INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES

LEI ORGÂNICA: DECRETO - LEI N.º 147/2007 DE 27 DE ABRIL

DESIGNAÇÃO DA CONTA: TODAS

|   | NOMES E CARGOS  | ASSINATURA E RUBRICA   |
|---|---|--|
| 1 | António José Borralh Crisóstomo Teixeira<br>Presidente            |    |
| 2 | Carlos Alberto do Maio Correia<br>Vogal                           |   |
| 3 | Jorge Manuel Lopes Batista e Silva<br>Vogal                       |  |
| 4 | Maria Isabel de Jesus da Silva Marques<br>Vicente<br>Vogal        |  |
| 5 | Ana Isabel Silva Pereira de Miranda Vieira<br>de Freitas<br>Vogal |  |
| 6 |   |  |

Condições de movimentação da conta:

|                  |
|------------------|
| Duas Assinaturas |
|------------------|

Orçamento para o Ano de: 2008

Cabimento N.º 4008000999

Descrição: Frotas-Inf.50/RJE/LAT-PIDDAC

**INFORMAÇÃO DE CABIMENTO**

**Orgânica:** 5100 - PIDDAC - OE-Proj não co-fina  
**Classificação Funcional:** 3031 - Administração e regulamentação  
**Capítulo:** 50 - Investimento do plano  
**Divisão:** 17 - Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres  
**Subdivisão:**  
**Actividade:**  
**Económica:** D08.01.02.00.00 - Púb.-Ac.Form.Prof.  
**Plano de Actividades:** 024.104.005 - 3243 - Modernização tecnológica e melhor

|                     |                 |              |
|---------------------|-----------------|--------------|
| Orçamento Inicial   | (1)             | 7.000.000,00 |
| Reforços/Anulações  | (2)             | 0,00         |
| Orçamento Corrigido | (3 = 1 + 2)     | 7.000.000,00 |
| Despesas Pagas      | (4)             | 0,00         |
| Encargos Assumidos  | (5)             | 1.062.737,68 |
| Saldo Disponível    | (6 = 3 - 4 - 5) | 5.937.262,32 |
| Despesa Cativa      | (7)             | 4.000.000,00 |
| Saldo Residual      | (8 = 6 - 7)     | 1.937.262,32 |

Lisboa, 23 de Junho de 2008





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

06.AGO.2009-004737

Exmo. Senhor  
Director-geral do Tribunal de Contas

COM CONHECIMENTO:

Exmo. Senhor  
Chefe do Gabinete de  
Sua Excelência a Secretária de Estado dos  
Transportes

Proc. 91.13/2009

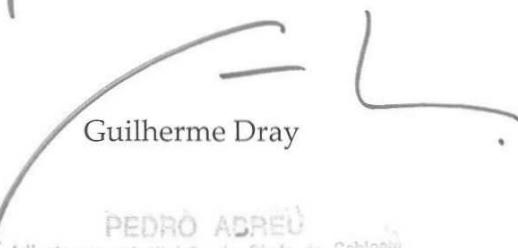
**Assunto:** Relato de Auditoria do Tribunal de Contas – Proc. N.º 15/09 – Audit  
Auditoria ao projecto 3243 – Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência  
Energética dos Transportes Públicos  
V. comunicação n.º 11667 de 24 de Julho de 2009

Com referência ao assunto *supra* identificado, encarrega-me Sua Excelência o  
Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de junto remeter  
um conjunto de observações a propósito do projecto referido e da avaliação  
efectuada.

Com os melhores cumprimentos,

 O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray

  
PEDRO ADREU  
Adjunto em substituição do Chefe do Gabinete  
(Disp. 12128/2006, 2.ª Série da 1.ª Subsecção)

Junta: o citado

DGTC 07.08.09 14738



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
*Gabinete do Ministro*

**RELATO DE AUDITORIA**

**Projecto 3243 – Modernização tecnológica e Melhoria da Eficiência Energética  
dos Transportes Públicos – Programa 24 – Transportes (PIDDAC)**

**Exercício do Contraditório**

Sem prejuízo da exposição a produzir pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., cumpre, a este propósito, elaborar um conjunto de observações que se sintetizam nos termos adiante descritos.

A medida em análise justifica-se com as preocupações do sector e do Governo relacionadas com a rentabilidade, eficiência energética e ambiental do sector de transporte de passageiros, bem como pelo actual contexto de crise económica, pelo que, dada a sua importância e relevância, não pode, de forma alguma, ser colocada em causa, não obstante alguns aspectos possam ser aperfeiçoados.

Aliás, é nesse sentido que se encontram em execução duas acções do Plano de Actividades do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT) que visam a avaliação dos programas de apoio entretanto decorridos e a preparação de um plano/programa plurianual, estimando-se que estas acções sejam concluídas ainda no corrente ano.

Dessa reavaliação resultarão, naturalmente, indicadores quanto à sua execução e perspectivas futuras.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

De qualquer forma, obter-se-á, seguramente, a constatação, reconhecida, de que esta acção não permitiu ainda o rejuvenescimento do parque de autocarros dos operadores privados, apesar do significativo apoio financeiro de € 4 milhões a cerca de 80 veículos/ano, num universo de cerca de 7 000 autocarros.

É, por essa razão que o prazo de conclusão do projecto tem vindo, justificadamente, a ser sucessivamente prorrogado, tendo em vista o objectivo relevante a alcançar.

Por outro lado, não obstante os despachos de abertura dos processos anuais de candidatura terem sido publicados apenas em Agosto e Setembro, de 2005 a 2008, em 2009 o despacho já foi publicado mais cedo (*ex vi* Despacho n.º 14 222/2009, de 5 de Junho, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 120, de 24 de Junho de 2009, e revogado pelo Despacho n.º 16 541/2009, de 9 de Julho, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 139, de 21 de Julho de 2009), estando o IMTT a preparar o novo projecto para o início de 2010.

Sublinhe-se, no entanto, que não é apontada no Relato qualquer deficiência ou ineficiência susceptível de colocar em causa, de forma grave, qualquer norma legal ou regulamentar aplicável; até porque se demonstra, de forma cabal, a transparência e fundamentação dos procedimentos.

Em matéria de procedimentos, julga-se possível e recomendável a melhoria e clarificação das actuais práticas e procedimentos, criando manuais de procedimentos, ainda que de forma simplificada, atendendo à mesma simplicidade dos procedimentos em causa.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
*Gabinete do Ministro*

Refira-se que o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações encontra-se empenhado na prossecução dos objectivos em causa, ou seja, na conjugação dos factores de rentabilidade e da eficiência energética e ambiental do sector de transporte de passageiros, e também, no actual contexto de crise económica, apoiar este sector de actividade.

A prossecução destes objectivos será sempre acompanhada das necessárias e exigíveis preocupações de transparência, simplificação e fundamentação de procedimentos.

Lisboa, 6 de Agosto de 2009