arme
Agência
Reguladora
Multissectorial da Economia

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

SOBRE A

DETERMINAÇÃO DAS TARIFAS DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS DE PASSAGEIROS, NAS CIDADES DA PRAIA E DO MINDELO, PARA O ANO DE 2024

Agência Reguladora Multissetorial da Economia

junho de 2024

Tel.: (+238) 260 44 00 / 01 / 02 / 03
Fax: (+238) 261 30 69
Endereço: Chã d'Areia, Praia | Cabo Verde

CP: nº 892
E-mail: info@arme.cv
Site: www.arme.cv

Departamento dos Combustíveis e Transportes

ÍNDICE

1 Introdução 4
2 Análise dos comentários recebidos 4
2.1 Solatlântico 5
2.2 Transcor 10
2.3 ADECO 14
3 Conclusão 15

1 Introdução

A Agência Reguladora Multissetorial da Economia (ARME), na sua reunião ordinária de 22 de maio de 2024, aprovou submeter em consulta pública, entre 22 de maio e 20 de junho, os projetos de determinação das tarifas dos serviços de transportes coletivos urbanos de passageiros, nas cidades da Praia e do Mindelo, para o ano de 2024.

A metodologia de fixação de tarifas encontra-se materializada no Despacho n.º 02/2011, de 09 de fevereiro, emitido pela extinta Agência de Regulação Económica (ARE), e sustenta a planilha de cálculo tarifário, cujos custos, quilometragem percorrida e passageiros transportados encontram-se expressos numa base mensal.

De salientar que, em 2022, entrou em vigor o Decreto-lei n.º 20/2022, de 10 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros, revogando o Decreto-Lei n.º 30/2004, de 26 de julho, que aprovou o Regime Jurídico dos Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros.

O novo regime de 2022, em sintonia com o de 2004, indica a ARME como entidade competente em matéria de fixação de preços e tarifas, de proteção do equilíbrio económico e financeiro dos prestadores do serviço público e de proteção dos direitos dos consumidores, conforme o seu artigo 8º. À vista disso, as regras gerais relativas à fixação e atualização das tarifas são estabelecidas pela ARME, nos termos do n.º 1, do artigo 48º. Assim, no âmbito das referidas consultas, a ARME recebeu respostas das seguintes entidades, às quais agradece os comentários efetuados:

- Solatlântico – Empresa de Transporte Público, Lda;
- Transcor São Vicente, SA;
- Associação para Defesa do Consumidor (ADECO).

No presente relatório é feita a apreciação global das respostas recebidas e é apresentado o entendimento da ARME sobre as mesmas, sem prejuízo da publicação de todas as respostas recebidas no sítio de internet da entidade reguladora.

Atendendo ao caráter sintético deste relatório, a sua análise não dispensa a consulta das respostas recebidas.

2 Análise dos comentários recebidos

Neste ponto apresenta-se, primeiramente, as principais ideias expostas nos comentários das entidades que responderam às Consultas Públicas e, logo de seguida, apresenta-se o entendimento da ARME sobre a matéria. Os comentários das entidades são apresentados de forma indentada e entre aspas duplas.

2.1 Solatlântico

A Solatlântico endereçou uma comunicação à ARME, no dia 19 de junho de 2024, cujos principais comentários foram os seguintes.

Comentário n.º 1 da Solatlântico

"No documento analisado, a ARME, primeiramente, esclarece que a determinação da Tarifa do Serviço de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros, na cidade da Praia assenta na aplicação do Despacho nº 02/2011, de 09 de fevereiro. (…) Porém, em vários pontos da proposta, vem apresentar novos conceitos, novas fórmulas e atribuir outra definição aos conceitos previstos no referido Despacho, sem indicar a respetiva fonte ou estudo que serviu de base.

Apontam-se, nomeadamente:

a) Foi criado o conceito de "Volume de atividade da empresa"
b) (…) O conceito de "Taxas & Impostos" foi substituído pelo conceito de "Contribuição regulatória"
c) (…) O conceito de "valor do veículo médio" não vem referido na secção II referente aos "Custos Fixos"
d) (…) A fórmula de cálculo da quilometragem percorrida difere da fórmula constante no artigo 7º do Despacho nº 02/2011…"

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 1 da Solatlântico

Conforme estipulado na nota justificativa relativa à determinação da tarifa do serviço de transportes coletivos urbanos de passageiros, na cidade da Praia, para o ano de 2024, a mesma visa explicitar a metodologia seguida para o efeito, que se encontra materializada no Despacho n.º 02/2011, de 09 de fevereiro, emitido pela extinta Agência de Regulação Económica (ARE), e que sustenta a planilha de cálculo tarifário, cujos custos, quilometragem percorrida e

passageiros transportados encontram-se expressos numa base mensal. Portanto, tanto o Despacho como a planilha de cálculo tarifário devem servir de base para a determinação da tarifa, encontrando-se patentes neles os conceitos supramencionados, que são amplamente conhecidos no setor dos transportes coletivos urbanos de passageiros, tendo sido abordados e/ou aprofundados para clarificar o exercício efetuado.

Neste sentido, deve salientar-se o seguinte relativamente aos conceitos contestados pela Solatlântico:

a) Volume de atividade da empresa: esta definição, também conhecida no mundo empresarial como volume de produção da empresa, refere-se à quantidade de produtos ou serviços que uma empresa é capaz de produzir em um determinado período, sendo medido no setor dos transportes coletivos urbanos de passageiros pelo número de passageiros transportados ou pela quilometragem percorrida. O comportamento dos custos em relação ao volume de atividade permite analisar as variações nos custos totais e unitários, além de poderem ser classificados quanto à variabilidade.

b) "Taxas e impostos": conforme consta na linha 51 da folha "Custo" da planilha Excel de cálculo tarifário, a contribuição regulatória para a ARME consiste num custo da prestação dos serviços que deve ser suportado pelos utentes pagantes, estado fixada em 0,6% do total dos custos fixos e variáveis (linha 23 da folha "Insumos e alíquotas" da planilha Excel de cálculo tarifário). Trata-se de um valor que deve ser suportado pelos utentes pagantes, arrecadado pela Solatlântico para posterior entrega à ARME, estando abarcado pelo n.º 1 do artigo 29º do Despacho n.º 2/2011, de 09 de fevereiro, com a denominação taxa de regulação.

c) Valor do veículo médio: conforme explicitado no ponto 4.1 da nota justificativa, o valor do veículo médio corresponde à média ponderada dos preços das diferentes categorias de veículos da frota:

$$Pv = \sum_{i=1}^{n} \left[\frac{f_i \times Preço_i}{F} \right]$$

Sendo:

P_V: o preço médio ponderado do veículo novo;

f_i: a frota da categoria de veículos i;

$Preço_i$: o preço da categoria de veículos i;

F: a frota total.

O valor do veículo médio serve de base para o cálculo das depreciações e remunerações dos investimentos (custos de capital), assim como dos custos administrativos, pelo que o seu apuramento foi apresentado previamente ao cálculo dos custos fixos, explicitando-se a metodologia para o seu cálculo, de acordo com a prática regulatória, dado que a mesma não foi abordada no Despacho. De salientar que o preço médio ponderado do veículo novo, também designado de valor do veículo médio na prática regulatória, é diversas vezes mencionado no referido Despacho, designadamente nos artigos 19º, 22º, 23º e 28º. Pelo facto de o Despacho não determinar a fórmula de cálculo do preço médio ponderado do veículo novo, a mesma teve de ser definida na nota justificativa.

d) A fórmula de cálculo da quilometragem percorrida é exatamente igual à fórmula constante no artigo 7º do Despacho nº 02/2011, de 09 de fevereiro, tendo apenas sido aprofundada a fórmula de cálculo da quilometragem improdutiva, de modo a clarificar o disposto no n.º 2 do mesmo artigo.

Pelo exposto, depreende-se que para o exercício tarifário utilizou-se, na íntegra, a metodologia de cálculo preconizada no Despacho n.º 02/2011, de 09 de fevereiro, não tendo ocorrido a introdução de qualquer fórmula ou conceito que violem o disposto no regulamento.

Comentário n.º 2 da Solatlântico

"A ARME diz textualmente que a tarifa dos bilhetes avulsos de transportes coletivos urbanos de passageiros (TCUP) fixada pela ARME **deve ressarcir as empresas operadoras pelos custos** (fixos + variáveis + contribuição regulatória) **incorridos no desenvolvimento da atividade regulada** e que estes custos devem ser rateados pelos utentes pagantes a quem chama **passageiros equivalentes**, sem levar em conta, em momento algum, os **1.100** agentes do Estado com livre trânsito que a **SOLATLÂNTICO** transporta diariamente.

(…) É, portanto, inconcebível que no processo de determinação da Tarifa do Serviço de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros, na Cidade da Praia, para o ano de 2024, a Agência Reguladora Multissetorial da Economia continue a ignorar esta situação.

Sobretudo, quando na última reunião realizada para discussão deste assunto, foi assegurado pela ARME que a questão do transporte gratuito de agentes de autoridade ficaria resolvida aquando da determinação das Tarifas do Serviço de TCUP prevista para o ano de 2024."

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 2 da Solatlântico

No respeitante à atribuição de isenção do pagamento da tarifa nos serviços regulares de passageiros às autoridades e agentes de autoridade, estabelece-se que a tarifa calculada pela ARME contém implícita a subsidiação dos utentes não pagantes por parte dos utentes pagantes, sendo o total dos custos das prestações dos serviços suportados por estes.

Ora, a atividade regulatória, na esfera do exercício tarifário, no que respeita à conjugação dos objetivos de sustentabilidade das empresas e da equidade ou eficiência distributiva, impende à ARME a constatação de eventuais situações de desequilíbrio financeiro relativamente ao transporte de pessoas por parte das empresas – receitas e custos –, visto ser seu dever e obrigação, no âmbito da sua competência tarifária, analisar e elaborar uma metodologia de cálculo de fixação e atualização de tarifas que permita um exercício tarifário pertinente, a fim de assegurar o equilíbrio da atividade de transporte público de passageiros.

Porquanto, além de salvaguardar que a tarifa seja acessível aos consumidores, na medida da sua vulnerabilidade económica, também, deverá assegurar que a tarifa cobrada pelas operadoras de transporte coletivo tenha receitas suficientes com a finalidade de que o serviço (aos consumidores) seja prestado com a qualidade desejada e necessária.

A operadora ao transportar passageiros isentos que ocupem lugares de eventuais passageiros pagantes, sentados ou de pé, deixa de alocar receitas que adviriam desse pagamento das tarifas, pelo que, a entidade reguladora estabeleceu um exercício tarifário que provesse pela não inclusão dos passageiros isentos (com desconto de 100%) no conjunto de receitas faturadas pela operadora de transporte público de passageiros, visando possibilitar a sustentabilidade da atividade regulada.

O Despacho n.º 02/2011 elaborado, no âmbito do Decreto-Lei n.º 30/2004, de 26 de julho, estabelece as seguintes variáveis essenciais para o cálculo da tarifa:

O custo variável, definido como a parcela do custo operacional diretamente relacionado com a quilometragem percorrida, ou seja, sua incidência só ocorre quando o veículo está em operação; o custo fixo, isto é, a parcela do custo operacional que não se altera em função da quilometragem percorrida; as taxas&impostos que inclui outros componentes fiscais e taxas em vigor não incluídas nos demais parâmetros; e os passageiros equivalentes, ou melhor, a quantidade de passageiros que efetivamente pagam a tarifa do serviço de Transporte Coletivo Urbano de

Passageiros (TCUP), e ainda exclui do conceito, de forma expressa, os passageiros isentos de pagamento, nos termos da lei.

Entretanto, em 2022, entrou em vigor o Decreto-lei n.º 20/2022 de 10 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros, revogando o Decreto-Lei n.º 30/2004, de 26 de julho.

O novo regime de 2022, em sintonia com o de 2004, indica a ARME como entidade bastante competente em matéria de fixação de preços e tarifas, de proteção do equilíbrio económico e financeiro dos prestadores do serviço público e de proteção dos direitos dos consumidores, conforme o seu artigo 8.º. À vista disso, as regras gerais relativas à fixação e atualização das tarifas são estabelecidas pela ARME, nos termos do n.º 1, do artigo 48.º.

O novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Regular Coletivo de Passageiros de 2022 precisa que a autoridade reguladora tem autonomia relativamente ao estabelecimento das regras concernentes à fixação e atualização de tarifas, ou seja, em convergência com o regime de 2004. Ambos os regimes concedem independência na determinação das regras de fixação e atualização de tarifas à autoridade reguladora, sem norma de sugestão de critérios balizadores para o efeito.

Destarte, apesar dos regulamentos aprovados no âmbito do Despacho n.º 8/2006 e do Despacho n.º 02/2011 terem derivados de lei habilitante revogada – Decreto-Lei n.º 30/2004, de 26 de julho – entende-se que os regulamentos não entram em conflito com o novo regime – Decreto-lei n.º 20/2022 de 10 de junho.

Portanto, os referidos regulamentos terem sido emitidos ao abrigo de lei habilitante anterior, atualmente revogada, não será uma questão pertinente para motivos de fixação e atualização de tarifas, existindo conformidade entre os regulamentos e a legislação revogatória.

Para razões de cálculo matemático utiliza-se o princípio do *passageiro equivalente*, sustentado no número de passageiros que pagam a passagem completa, ou seja, sem descontos. Os passageiros que, porventura, tiverem, a título de exemplo, desconto de 50%, seriam, para o exercício tarifário, considerados meio passageiros; os passageiros com desconto/isenção de 100%, como os agentes de autoridade, são considerados como zero passageiros, visto não participarem do rateio dos custos. Desta forma, a ARME garante o equilíbrio da atividade de transporte público e também que a operadora de transporte público não incorra em perdas de receita.

Os passageiros equivalentes, no cálculo das tarifas, é o elemento que se apresenta como o denominador da fração, em que se divide os custos operacionais da atividade de transporte coletivo pela quantidade de passageiros, a fim de obter o valor real da tarifa.

Se considerado um raciocínio, numa lógica jurídica, regulatória e económico-financeira, os descontos, no âmbito do exercício tarifário, podem ser de 50%, 70% ou 100%. *In verbis*, ao agente de autoridade que é isento de pagar a tarifa de transporte coletivo é atribuído um desconto/isenção de 100%. São terminologias económico-financeiras não dissociáveis, utilizadas no contexto do exercício tarifário.

Assim, determina-se que o passageiro isento e o passageiro com desconto a 100%, no campo do exercício tarifário regulatório, são conceitos que não se distinguem, servindo, assim, como parâmetros para o cálculo do passageiro equivalente.

2.2 Transcor

A Transcor endereçou à ARME a comunicação n.º 14/AF/24, de 15 de maio de 2024, cujos principais comentários à nota explicativa são os seguintes:

Comentário n.º 1 da Transcor

> "Os custos variáveis apresentam na planilha uma diferença para mais em relação aos gastos reais no montante de 133.761.00, diferença essa justificada pela inclusão da taxa de manutenção rodoviária (8$00/litro) no preço do litro de gasóleo. Retirando esse valor da taxa de manutenção rodoviária em valor médio mensal de 610.670.00, a diferença passaria para menos no valor de 476.909.00.
>
> Esta conclusão chama atenção para a necessidade de rever o coeficiente de consumo (L/Km) de acordo com a potência dos motores da nossa frota atual."

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 1 da Transcor

Em 2023, o coeficiente de consumo e o preço do gasóleo adotados na determinação da tarifa do bilhete avulso (43 escudos), permitiram recuperar cerca de 90% dos custos com combustíveis consumidos pela empresa no mesmo período.

Os restantes 10% dos custos com combustíveis foram recuperados pelas receitas da atividade de aluguer de autocarros e das vendas de passes, que representaram 9%, e 19% do total do volume de negócios em 2023, respetivamente.

Portanto, depreende-se que o coeficiente de consumo do gasóleo utilizado na operação da frota ainda é adequado para a determinação da tarifa do bilhete avulso, não obstante a possibilidade de revisão futura.

Comentário n.º 2 da Transcor

"A depreciação de máquinas, instalações e equipamentos, apresentam uma diferença mensal para menos no montante de 318.627,00 que resulta do valor aplicado na base de incidência do cálculo utilizado pela ARME (valor unitário do veículo micro novo). O valor imputado na planilha de custos (23.704,00 × 12 = 284.455,00) é inferior ao valor da depreciação mensal de **342.331,00**."

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 2 da Transcor

No que concerne às depreciações de máquinas, instalações e equipamentos, o n.º 1 do artigo 19º do Despacho n.º 02/2011, de 09 de fevereiro, estipula que o valor da depreciação mensal relativa a máquinas, instalações e equipamentos corresponde a um fator de 0,0001 sobre o preço médio ponderado do veículo novo, tendo o disposto sido aplicado para o exercício tarifário.

Comentário n.º 3 da Transcor

"As despesas com o pessoal apresentadas na planilha de custos, apresentam uma diferença média mensal para menos de 1.516.752,00 em relação aos gastos reais com o pessoal. Um montante anual de 18.201.024,00 contos. Entendemos que deve ser analisada a base de incidência das percentagens, no caso dos encargos trabalhistas 16% deve incidir sobre o valor total das remunerações e salários mais remunerações adicionais.

É de se ter em conta para os cálculos de "gastos com o pessoal" que de acordo com a nova lei de seguros (SOAT) a, Atividade de transporte e armazenagem, paga 2.21% das remunerações e salários mais remunerações adicionais auferidas pelo trabalhador.

A percentagem de 21% para compensar os restantes benefícios auferidos pelos trabalhadores deve ser analisada, tendo em conta que em termos reais estes representam uma percentagem média à volta de 42% dos ordenados e salários."

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 3 da Transcor

Tendo em conta os pressupostos adotados para o exercício tarifário, os custos com o pessoal que são cobertos pela tarifa do bilhete avulso representam cerca de 86% do total dos gastos com o pessoal de 2023, apesar de as receitas com a venda de bilhetes terem representado cerca de 69% do total do volume de negócios no mesmo período.

Por outro lado, a Transcor tem razão ao sugerir que os encargos trabalhistas (16%) devem incidir sobre o valor total das remunerações e salários, ajuntados das remunerações adicionais, mas o modelo de cálculo da tarifa procura desapegar-se dos dados da empresa, tratando o total das remunerações adicionais na rubrica benefícios. Os benefícios são fixados em 21% do total dos ordenados e salários, com base em *benchmarks* internacionais para definir os seus valores prudentes.

Comentário n.º 4 da Transcor

"As despesas gerais, que contempla os fornecimento e serviços externos e outros gastos, apresenta uma diferença para menos de 574.229.00 em comparação com os gastos reais, justificado pela imputação da taxa de manutenção rodoviária (8$00/litro) nos custos variáveis."

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 4 da Transcor

Segundo o n.º 2 do artigo 28º do Despacho n.º 2/2011, de 09 de fevereiro, o valor anual das despesas gerais estima-se até 5% do preço médio ponderado de um veículo novo completo, para cada veículo da frota. Para o cálculo tarifário, aplicou-se o valor máximo de 5%, sendo este percentual definido com base em *benchmarks* internacionais para definir valores prudentes dos fornecimentos e serviços externos e outros gastos. Tendo em conta os pressupostos adotados para o exercício tarifário, os fornecimentos e serviços externos e os outros gastos que são cobertos pela tarifa do bilhete avulso representam cerca de 59% do respetivo total incorrido em 2023.

Comentário n.º 5 da Transcor

"Analisando os dados reais dos custos incorridos no desenvolvimento da atividade TCUP, e mesmo considerando alguns fatores determinados pela entidade regulatória o preço atual do bilhete 43$00 está abaixo do custo real."

Entendimento da ARME sobre o comentário n.º 5 da Transcor

Neste aspeto, de salientar que, no ano de 2023, as receitas com as vendas de bilhetes avulsos representaram cerca de 69% do total das receitas da Transcor. Entretanto, considerando os custos do mesmo período, a tarifa do bilhete avulso possibilitou a recuperação de 98% dos gastos com matérias consumidas, incluindo combustíveis, peças e acessórios, pneus, óleos e lubrificantes, 59% dos fornecimentos e serviços externos e outros gastos, 86% dos gastos com o pessoal e 66% dos gastos com depreciações e amortizações. Em termos globais, apesar de as receitas com as vendas de bilhetes avulsos terem representado cerca de 69% do total das receitas da Transcor, permitiram a recuperação de aproximadamente 88% do total dos custos operacionais. O remanescente 12% foi coberto pelas receitas de passes, cartões pré-pagos, aluguer de autocarros, entre outros, que em conjunto representaram cerca de 31% do volume de negócios.

Por outro lado, de salientar que, segundo o n.º 2, do artigo 20º do Despacho n.º 2/2011, de 09 de fevereiro, para o cálculo da remuneração do capital, nas condições atuais do mercado, o valor máximo a ser adotado será de 12% (doze), que abrange a taxa de risco do operador e o custo de oportunidade do mesmo. Este valor equivale ao retorno permitido sobre o capital investido da Transcor por parte da entidade reguladora, sendo calculado como uma média ponderada entre o custo de capital próprio e o custo de capital de terceiros, e tendo sido adotado 12% no exercício tarifário. Contudo, analisando o relatório e contas da Transcor relativo ao ano de 2023, verifica-se que a empresa obteve um retorno sobre o capital investido muito superior ao permitido pelo regulador, tendo aquele ascendido a 20%, sendo este um valor muito bom para o setor de transportes coletivos. Sendo assim, depreende-se que a tarifa do bilhete avulso permite que a empresa esteja equilibrada do ponto de vista económico e financeiro, não estando o preço atual do bilhete (43$00) abaixo do custo real, como referido pela Transcor.

2.3 ADECO

A ADECO endereçou uma comunicação à ARME, no dia 20 de junho de 2024, concordando com as tarifas dos bilhetes avulsos apuradas nas cidades da Praia e do Mindelo, e deixando uma série de recomendações importantes para garantir aos utentes um serviço de qualidade, nomeadamente as seguintes:

> 1) "A implementação de um sistema de troco adequado e a capacitação dos condutores para lidar com essa questão de forma eficiente, a fim de evitar situações de descontentamento e dificuldades no pagamento da tarifa. Criar medidas e mecanismos que garantam que nenhum passageiro fique em terra por falta de troco do condutor, permitindo-lhe fazer o seu trajeto e poder receber o seu troco até ao final do trajeto.
>
> 2) A promoção do uso de meios eletrónicos de pagamento, como cartões recarregáveis ou aplicativos de telemóvel, pode facilitar as transações financeiras no transporte coletivo, reduzindo a dependência de dinheiro em espécie e evitando problemas com troco.
>
> 3) Maior fiscalização e aplicação de sanções pela ARME no caso de incumprimento das normas e regulamentos do serviço de transporte coletivo. A atuação da agência reguladora é fundamental para garantir a qualidade e a eficiência do serviço, bem como a proteção dos direitos dos consumidores."

Relativamente aos pontos 1 e 2, pretende-se abordar estas questões na proposta do novo regulamento tarifário dos serviços públicos de transporte regular coletivo urbano e interurbano de passageiros, que será, brevemente, colocado em consulta pública, em que no caso de a revisão ou o ajuste tarifário resultarem num valor da tarifa do bilhete avulso que não seja múltiplo de cinco escudos, deve ser aplicado o arredondamento matemático para o múltiplo de cinco escudos superior. Esta opção possibilitaria a minimização do problema da falta de troco nos autocarros, que não apenas causa transtornos aos passageiros, mas, também, gera constrangimentos com os condutores. Por outro lado, se proporá que a tarifa do bilhete pré-pago incluído nos módulos deva ser inferior à tarifa do bilhete avulso, visando promover o pagamento antecipado da viagem por parte do passageiro, com um desconto adequado, minimizando o problema da falta de troco e aumentando a segurança devido à redução da

quantidade de dinheiro disponível nos autocarros, para além dos efeitos benéficos sobre os fluxos de caixa do operador, devido ao recebimento antecipado da viagem.

No que concerne ao ponto 3, de salientar que a ARME, no cumprimento das suas atribuições, vela pela aplicação e fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis ao setor dos transportes coletivos urbanos de passageiros, bem como pelo cumprimento por parte dos operadores das disposições dos respetivos títulos de exercício de atividades, com a perspetiva de melhoria contínua ao nível da qualidade de serviço.

3 Conclusão

No âmbito das consultas públicas sobre a determinação das tarifas dos serviços de transportes coletivos urbanos de passageiros, nas cidades da Praia e do Mindelo, para o ano de 2024, a ARME dá o devido valor aos comentários, sugestões e preocupações apresentados pelas entidades.

Entretanto, serão consideradas, para incorporação no âmbito do exercício de revisão, as contribuições que estejam devidamente fundamentadas, e que cumpram as leis vigentes a nível nacional para o setor, e estejam de acordo com as melhores práticas regulatórias a nível internacional.