



ESPINHO
CÂMARA MUNICIPAL

**DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS RELACIONADAS COM SISTEMA DE
MOBILIDADE E SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE
PASSAGEIROS**

AMP – ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

MUNICÍPIO DE ESPINHO

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. ANÁLISE DO ENQUADRAMENTO E DEMONSTRAÇÃO DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA UMA GESTÃO EM REDE METROPOLITANA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS	5
2.1. SOBRE O NÃO AUMENTO DA DESPESA PÚBLICA GLOBAL	5
2.2. SOBRE O AUMENTO DA EFICIÊNCIA DA GESTÃO DOS RECURSOS ATRAVÉS DA COORDENAÇÃO DA AMP	9
2.3. SOBRE OS GANHOS DE EFICÁCIA DO EXERCÍCIO DAS COMPETÊNCIAS, SE REALIZADO PELA AMP.....	10
2.4. SOBRE OS OBJETIVOS DE OTIMIZAÇÃO ADMINISTRATIVA, APROXIMAÇÃO DAS DECISÕES AOS CIDADÃOS, PROMOÇÃO DA COESÃO TERRITORIAL, REFORÇO DA SOLIDARIEDADE INTERMUNICIPAL, MELHORIA DOS SERVIÇOS PRESTADOS ÀS POPULAÇÕES E A RACIONALIZAÇÃO DOS RECURSOS	13
2.5. SOBRE A ARTICULAÇÃO ENTRE OS DIVERSOS NÍVEIS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ATRAVÉS DA GOVERNANÇA METROPOLITANA	15
3. CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS.....	17
4. ANEXOS	32
4.1. EQUIPA.....	33
4.2. DOCUMENTO IMT, I.P. – SETEMBRO 2015	34

1. INTRODUÇÃO

O envolvimento da Área Metropolitana do Porto nas matérias conducentes à política de transportes e à sua regulamentação tem sido constante. Recentemente, a Lei nº 52/2015, de 9 de junho, ditou a extinção da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto e a passagem das suas competências e das funções por ela exercidas para os serviços da Área Metropolitana do Porto (AMP). No entanto, para uma adequada gestão da rede do sistema de transportes municipais, intermunicipais, metropolitanos e regionais, a AMP está consciente das necessidades emergentes e dos desafios que se avizinham. Por essa razão, dificilmente, para não dizer inevitavelmente, a AMP só poderá empreender as tarefas de mobilização para a organização efetiva da rede de mobilidade se for constituída uma sólida Autoridade de Transportes Metropolitana. É esse o desafio que quer o órgão executivo (Comissão Executiva da AMP), quer o órgão deliberativo (Conselho Metropolitano do Porto) decidiram enfrentar. Os municípios que constituem a AMP corresponderam ao desafio e no âmbito da elaboração do Plano Estratégico da AMP, da Estratégia Integrada, bem como dos subsequentes documentos de planeamento, como é o caso do Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável AMP e dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano municipais, defenderam o papel fulcral da metrópole nos desafios de curto, medio e longo prazo, nomeadamente no que à rede de mobilidade diz respeito.

Por outro lado, as entidades envolvidas na implementação da Lei 52/2015, de 9 de Junho, e do seu anexo que determina o Regulamento Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) têm vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal, ou seja, no caso da AMP, através da gestão metropolitana. Assim o refere o próprio IMT, I.P., no texto de enquadramento ao novo diploma que enviou em Setembro de 2015, às Áreas Metropolitanas e às CIM, valorizando a seguinte ideia:

“A gestão supra municipal reveste-se de maior relevância, sobretudo em territórios de redes complexas e densas, de vários operadores e de movimentos pendulares ou intermodais, como nas áreas metropolitanas ou eventualmente em cidades de média dimensão, como Coimbra, Braga ou Aveiro.”.

Analisado o diploma legal e programando a sua implementação, tornou-se possível prever a concretização de uma autoridade metropolitana com a consistência técnica para realizar o processo de planeamento, gestão e controlo que a AMP e os municípios necessitam de

implementar. Desígnio esse aliás, que há muito reclamam e que tem vindo a ser sucessivamente adiado. No entanto, a construção dessa autoridade representa uma alteração significativa nos modelos de governança existentes e implica uma nova área de intervenção que exige uma total ligação entre a AMP e os Municípios que a compõem. O primeiro instrumento obrigatório e indispensável para a criação dessa área de intervenção, no atual quadro legislativo, é a contratualização da delegação das competências para o serviço público de transportes de passageiros na entidade metropolitana.

Assim, apresentamos neste dossiê duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

- a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede metropolitana dos transportes públicos. Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei 75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112º, bem como, na previsão e justificação de recursos humanos, patrimoniais e financeiros, necessários e suficientes ao exercício das competências transferidas, previstos nos artigos 115º por aplicação do artigo 122º da referida Lei;
- b) Minuta do Contrato Interadministrativo da delegação de competências.

Acrescentam-se ainda a estas peças um anexo que inclui a descrição das equipas técnicas municipais e metropolitana envolvidas na elaboração destes documentos, bem como o documento de referência produzido pelo IMT com o título “REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS IMPLEMENTAÇÃO DO REGIME TRANSITÓRIO - A DEFINIÇÃO DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL E A IMPORTÂNCIA DA GESTÃO EM REDE”.

2. ANÁLISE DO ENQUADRAMENTO E DEMONSTRAÇÃO DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA UMA GESTÃO EM REDE METROPOLITANA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

2.1. SOBRE O NÃO AUMENTO DA DESPESA PÚBLICA GLOBAL

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global: Considerando a impossibilidade de realizar uma análise de impacto económico-financeiro consistente, motivada pela não existência de informação completa sobre a receita dos operadores de transporte de passageiros¹ e o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada nunca antes do 2º semestre de 2016, ou seja, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22º do RJSPTP que determina que os operadores realizem o registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional dos custos diretos e indiretos da operação de acordo com as normas contabilísticas em vigor. Estas determinações, segundo o RJSPTP, deverão ser realizadas anualmente, até ao final do primeiro semestre, por deliberação a aprovar pelo Conselho Diretivo do IMT, I.P.. Observamos que esta deliberação ainda não foi tomada, apesar de oficialmente solicitado por uma larga maioria dos operadores e da associação que os representa (ANTROP). Ora, perante esta situação, como foi anteriormente referido, prevê-se que os operadores só estarão em condições de preencher os requisitos exigidos no final do 1º semestre de 2016.

Assim sendo, na impossibilidade de realizar uma análise mais aprofundada do impacto económico-financeiro que comprove uma eficiente gestão dos recursos públicos, sem ações deficitárias, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegurasse o cumprimento do requisito de não aumento da despesa pública global previsto na alínea a) do número 3 do artigo 115º da Lei 75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º 2 do mesmo diploma.

Esta cláusula 12ª do contrato interadministrativo intitula-se “**Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global**” e assegura esse princípio remetendo para contratação específica, no quadro legal em vigor, qualquer ação solicitada ou promovida por uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global.

¹ A AMP dispõe apenas de informação relativa ao Sistema Intermodal Andante (SIA), cujo sistema está centrado, em cerca 90%, nos operadores públicos.

Obrigações de Serviço Público: Sem prejuízo das salvaguardas referidas anteriormente é importante referir que, no entanto, este contrato interadministrativo inclui cláusulas que abordam temas diretamente ligados a matérias de financiamento. Um desses temas é seguramente o das Obrigações de Serviço Público (OSP) que está previsto no RJSPTP através do artigo 23º com as compensações descritas no artigo 24º do mesmo diploma. Diz o texto legal que “as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público”, desde que o façam detalhadamente e “por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis”. Assim, a cláusula 10ª do Contrato Interadministrativo proposto prevê a criação dessas obrigações de serviço público, referindo no ponto 1 que os municípios delegam na AMP “a competência para determinar obrigações de serviço público ao operador”, acrescentando também, nos mesmos moldes da redação do RJSPTP que as mesmas devem ser formuladas de forma expressa, detalhada, com “elementos específicos, objetivos e quantificáveis”.

Ora, será este princípio que permitirá a afetação dos recursos financeiros previstos na cláusula 14.ª do Contrato Interadministrativo para proceder ao financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes.

No entanto, o ponto 2 da cláusula 10ª introduz uma condição essencial que mais uma vez permite acautelar o não aumento da despesa pública global, referindo que a delegação da competência para efeitos das OSP “fica porém condicionada à celebração de acordo escrito” entre a AMP e o município (s), “o qual incidirá sobre a modalidade da imposição, em concreto, de obrigações de serviço público aos operadores e sobre a adoção do modelo de financiamento devido pelas compensações a que se refere o artigo 24º do RJSPTP”.

Acrescenta-se ainda que o financiamento das OSP está dependente da concretização das taxas previstas na alínea d) do número 1 do artigo 11º do RJSPTP, ou seja, da aprovação de cada um dos municípios relativamente às taxas a cobrar sobre a totalidade das receitas tarifárias dos operadores de transportes a operar na área geográfica respetiva. O ponto 3 da cláusula 14ª do Contrato Interadministrativo é claro quando refere que a receita daí proveniente só será entregue à AMP “nos termos de acordo específico entre o município respetivo e a Área Metropolitana do Porto”. E o ponto 5 da mesma cláusula determina que para a proposta de fixação das taxas

municipais a AMP deverá apresentar previamente um estudo de impacto financeiro sobre esta matéria.

Assim, resumindo, a AMP não poderá afetar recursos financeiros às OSP sem que esteja definido o modelo de financiamento municipal por vias das taxas a cobrar aos operadores. E para que isso aconteça deverá desenvolver e apresentar o estudo de impacto financeiro. Esse estudo só poderá existir quando os operadores de transporte puderem inserir os seus dados financeiros e contabilísticos oficiais na plataforma nacional a disponibilizar pelo IMT.

Julgamos, por isso, que nesta matéria e no que a este Contrato Interadministrativo diz respeito, estão devidamente acautelados os princípios de salvaguarda financeira exigidos na Lei.

Investimento em redes, equipamentos e infraestruturas: No que diz respeito aos investimentos complementares às OSP, como são as redes, os equipamentos e as infraestruturas de transportes, o Contrato Interadministrativo não aprofunda ou particulariza nenhum destes temas. Efetivamente a cláusula 13.^a indica que *“as Partes Outorgantes poderão, sempre que se mostre conveniente, acordar na realização de investimentos conjuntos nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros”*. Ou seja, tal como nos pontos anteriores, importa sublinhar que este documento acautela que, sempre que haja uma ação da autoridade de transportes metropolitana, ou dos municípios, relativa a um destes investimentos, deverá ser aplicado o mesmo princípio de responsabilidade financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global, previsto na cláusula 12.^a, bem como, mais uma vez, a celebração prévia de um acordo entre as partes intervenientes. Ora, esse acordo ou conjunto de acordos escritos que eventualmente as partes decidam celebrar, terão que ser precedidos dos estudos necessários e exigíveis pela lei, nomeadamente, os que se referem ao impacto económico-financeiro. Deste modo, consideramos salvaguardada e justificada a inclusão desta temática na delegação de competências dos municípios na AMP, já que essa inclusão sendo suficiente, não é condição única ou exclusiva que justifique económica, jurídica e financeiramente as ações de investimento descritas.

Recursos humanos, materiais e tecnológicos: Importa referir que não decorre deste Contrato Interadministrativo a afetação de recursos humanos, materiais ou tecnológicos dos municípios na entidade intermunicipal, neste caso, na AMP. Neste sentido, nenhuma cláusula do presente contrato prevê ou refere essa afetação.

Em primeiro lugar importa referir que os recursos humanos necessários para o desempenho das funções de autoridade metropolitana de transportes estarão inseridos no quadro de pessoal da AMP. Atualmente, embora em condição não suficiente, e numa fase de regime transitório², já existem recursos humanos afetos a estas funções já que a lei 52/2015, de 9 de Junho, determinou que as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto sucediam às Autoridades Metropolitanas de Transportes, passando a dispor das atribuições e competências estabelecidas no RJSPTP. Assim, por essa via, o diploma determinou que fossem transferidos os direitos, as obrigações, a universalidade dos bens e a titularidade dos direitos patrimoniais e contratuais, mas também os trabalhadores em exercício de funções nas Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. Logo, em Agosto de 2015 foi incorporado na AMP, com as devidas adaptações, o quadro de recursos humanos, o equipamento e os recursos tecnológicos existentes na entretanto extinta Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto. Apesar de este facto não garantir na plenitude os recursos necessários às funções exigíveis na lei, permitiu agregar um conjunto de trabalhadores ao quadro de pessoal da AMP, bem como incorporar recursos de ordem material e tecnológica, essenciais para o funcionamento e realização das funções previstas.

Acrescente-se ainda que, com a dotação do OE de 2015 e a dotação prevista em OE 2016 consideram-se minimamente assegurados os recursos materiais, tecnológicos, a sua manutenção e melhoramento, tal como o mais premente reforço do quadro de pessoal necessário para o regular funcionamento das funções previstas, até Junho de 2016. A partir dessa data, o RJSPTP prevê, por via da alínea d) do nº 1 do artigo 11º, que sejam incorporadas as *“receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transportes públicos de passageiros de âmbito municipal e intermunicipal”*, logo, mais uma vez nessa altura, se se mostrar necessário, estarão reunidas as condições para analisar, estudar e definir outras ou novas afetações de recursos complementares. No entanto, em nenhuma circunstância isso implicará a afetação direta de recursos humanos municipais, ou de outras receitas que não as previstas na lei 52/2015, de 9 de junho, para financiamento de recursos materiais, tecnológicos ou equipamentos.

Finalmente, sublinhamos que, apesar do documento prever a criação de Unidades Técnicas de Gestão (UTG), conforme se pode observar na secção II do capítulo IV do contrato, importa

² O artigo 4.º da lei 52/2015, de 9 de Junho, intitula-se “Regime transitório de financiamento” e determina que até 30 de junho de 2016 seja considerado um período de transição, onde a AMP, “enquanto não disponha dos mecanismos de financiamento próprios”, assegure o desempenho das novas atribuições através das verbas previstas no Orçamento do Estado para 2015 e 2016.

referir que, também aqui, não está previsto a afetação de recursos humanos municipais na entidade intermunicipal, já que a representação institucional é feita pelo responsável do executivo municipal, que, por sua vez, coordenará cada um dos respetivos grupos de trabalho do seu município, se os entender formar.

2.2. SOBRE O AUMENTO DA EFICIÊNCIA DA GESTÃO DOS RECURSOS ATRAVÉS DA COORDENAÇÃO DA AMP

A importância da coordenação das necessidades e objetivos dos municípios que compõem a Área Metropolitana do Porto, no caso das questões da mobilidade, obriga a uma visão global que possibilite a articulação das redes e dos serviços de transportes públicos. Esta visão é facilitada quando se realiza através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores, onde se destacam as autarquias e os operadores. Aliás, a confirmar esta ideia, o IMT, I. P. no seu documento denominado “Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros – A Definição da Competência Territorial e a Importância da Gestão em Rede” (que segue “As Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) nº 1370/2007”) apresenta uma demonstração das vantagens da gestão metropolitana e a sua contribuição para o aumento da eficiência. Essa demonstração está patente no texto do referido documento, conforme se pode comprovar nas seguintes referências que tomamos a liberdade de elencar, acrescentando os sublinhados nas partes que se consideram mais relevantes:

- “A gestão supra municipal reveste-se de maior relevância, sobretudo em territórios de redes complexas e densas, de vários operadores e de movimentos pendulares ou intermodais, como nas áreas metropolitanas”;
- “Nas Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (guidelines interpretativas) - «A segurança, a boa relação custo-eficácia e a alta qualidade dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços está também ligada ao geográfico dos contratos de serviço público». Devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional. Estes efeitos propiciam a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao

financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis. As autoridades competentes ficam em melhor situação para realizar os objetivos da política de transportes e garantir condições que possibilitem uma concorrência efetiva e leal na rede.”;

- “Os contratos de rede implicam maior esforço de monitorização mas permitem melhor otimização de recursos e ganhos de eficiência, e melhor integração que os contratos linha-a- linha.”

Como se pode constatar, este documento induz claramente para a existência de um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove uma autoridade de escala supramunicipal, coordenada pela respetiva entidade intermunicipal. Neste caso, criando as condições para que a AMP coordene a gestão de transportes e promova a intermodalidade.

Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência. Importa, porém, perceber se os ganhos referidos se repercutem também no exercício específico das competências necessárias para assegurar o serviço público de transporte de passageiros.

2.3. SOBRE OS GANHOS DE EFICÁCIA DO EXERCÍCIO DAS COMPETÊNCIAS, SE REALIZADO PELA AMP

A publicação da Lei 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), enquadra-se numa perspetiva de mudança de paradigma, no que aos transportes públicos diz respeito. Assinale-se também a sua intenção de melhorar a mobilidade dos cidadãos através de alterações significativas aos modelos de gestão existentes. Na verdade, em Portugal, os modelos aplicados nas últimas décadas tem vindo a revelar-se deficitários face às exigências de uma sociedade contemporânea. O novo RJSPTP pretende introduzir ganhos de eficácia no exercício das competências das autoridades de transporte. Uma dessas alterações, que poderemos designar de inovadora (no contexto nacional e internacional) é a possibilidade de criação de um modelo partilhado, construído em conjunto

pelos municípios e pelas entidades intermunicipais, através de um instrumento legal - o contrato interadministrativo de delegação de competências.

Por outro lado, importa referir que a legislação europeia prevê a obrigatoriedade de que a celebração de contratos de serviços públicos deva ocorrer até dezembro de 2019. Esta matéria revela uma enorme exigência requerida às entidades competentes pela regulação dos transportes públicos. E é muito exigente também no que se refere à eficácia de implementação no curto prazo das competências de planeamento e contratação.

A delegação de competências na Área Metropolitana do Porto possibilita ganhos de eficácia ao nível do desenho das redes e promoção da intermodalidade, ao mesmo tempo que otimiza o cálculo do custo, tendo em consideração as necessidades de mobilidade e os recursos disponíveis. Esta ideia está novamente plasmada no já citado documento do IMT, I. P., quando refere que:

“No estudo de impacto da implementação do Regulamento n.º 1370/2007, o planeamento - do território e da mobilidade - é essencial em várias perspetivas, designadamente, apurar e definir o serviço que se pretende e a que custo, ou aquele que é possível suportar, bem como os prazos adequados, capacitação das autoridades de transportes, evitar sobrecompensação ou compensação insuficiente, promover intermodalidade, permitir uma efetiva monitorização e evitar a captura por operadores. Serve também para avaliar que tipo de contrato escolher e o balanceamento do risco, uma vez que a total transferência de riscos para a parte privada pode não ser, necessariamente, o mais vantajoso. Segundo a Comissão, esta é a forma de ultrapassar a falta de recursos públicos e as dificuldades de financiamento.”

Assim, mais uma vez constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala supramunicipal. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar. Finalmente a capacitação das autoridades de transportes com a escala metropolitana permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

O maior ganho de eficácia do exercício das competências se realizado pela AMP consiste, evidentemente, na possibilidade de deste modo evitar a criação replicada de 17 autoridades de transportes municipais, uma por cada município, e ainda acrescida da autoridade metropolitana que a lei prevê regular as carreira intermunicipais. Com este instrumento será possível transformar essas 18 autoridades numa única o que resultará num significativo ganho de eficiência, numa otimização de recursos humanos, tecnológicos e financeiros, facilitando a uniformização dos procedimentos e a articulação com os operadores de transportes. Sem este modelo, os intervenientes, nomeadamente os operadores, terão que se dividir entre autoridades, repetindo/duplicando procedimentos, o que será gerador de incongruências ou desconformidades.

Mas este documento introduz ainda uma segunda inovação, complementar à prevista diretamente pelo RJSPTP: a criação das Unidades Técnicas de Gestão (UTG). Estas UTGs, previstas no documento na secção II do Capítulo IV, que possui o título “*Compromisso Institucional*”, incorpora, neste Contrato Interadministrativo, a possibilidade também prevista na lei de que o Estado delegue nas entidades intermunicipais as competências que lhe estão cometidas. Assim, pretende-se dotar este documento de uma dupla valência de descentralização e delegação de competências, por um lado sistematizar a otimização dos recursos numa perspetiva de “baixo para cima” (bottom-up), dos municípios na AMP, mas também numa dimensão de “cima para baixo” (top-down), do Estado na AMP. Esta inovação do documento valoriza e dota-o de uma maior flexibilidade para atingir os objetivos pretendidos, que são os de assegurar a coordenação, gestão e acompanhamento técnico dos assuntos comuns à AMP e a um ou vários municípios.

A concretização, no caso da UTG dos municípios servidos pela rede STCP, operador regulado pelo Estado, exemplifica de modo exemplar o entendimento dos municípios e da AMP sobre esta matéria. A delegação descentralizada dessas competências do órgão central na AMP, quando aplicado, introduzirá, em nosso entender, também elevados ganhos de eficácia na gestão da mobilidade metropolitana, nomeadamente nos casos em que a especificidade das matérias recomende uma intervenção mais direcionada.

Finalmente, sublinhe-se que é da maior relevância constatar que a delegação de competências dos municípios na entidade intermunicipal, por via do Contrato Interadministrativo, é fundamental (senão imprescindível) para que se possa cumprir, através do disposto nos termos do artigo 10º e do ponto 3 do artigo 5º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), de forma coordenada e concertada, o legal e regular funcionamento da rede de transportes públicos na área geográfica da AMP.

2.4. SOBRE OS OBJETIVOS DE OTIMIZAÇÃO ADMINISTRATIVA, APROXIMAÇÃO DAS DECISÕES AOS CIDADÃOS, PROMOÇÃO DA COESÃO TERRITORIAL, REFORÇO DA SOLIDARIEDADE INTERMUNICIPAL, MELHORIA DOS SERVIÇOS PRESTADOS ÀS POPULAÇÕES E A RACIONALIZAÇÃO DOS RECURSOS

No seguimento do disposto no artigo 112.º da lei 75/2013, de 12 de setembro, são objetivos específicos deste instrumento administrativo contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e pela racionalização dos recursos disponíveis.

A visão holística da mobilidade à escala metropolitana, que decorre da delegação das competências previstas no Contrato Interadministrativo em apreciação, permite, no que se refere ao transporte público de passageiros, atingir objetivos que decorrem dos ganhos de eficiência no planeamento da rede global, já que permitem atender de forma mais consistente às necessidades especiais dos grupos minoritários, normalmente associados a serviços menos rentáveis ou mesmo deficitários. O documento do IMT, I.P. (cf. ANEXO) refere que os territórios metropolitanos como os da AMP são complexos e densos, dependem de vários operadores de transporte, uns direcionados e criados especificamente para o serviço público e outros, partilhando o espaço urbano e o enquadramento legal, vocacionados para a atividade comercial. E é nesta articulação (sobreposição e justaposição) que se constata que a AMP é um território gerador de movimentos pendulares ou intermodais muito mais frequentes. O documento sustenta-se ainda nas Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 para referir que *“a separação das contas dos dois tipos de atividade, numa rede de um operador (serviço público e serviço comercial) é um método sólido de repartição de custos que reflete os custos reais da prestação do serviço público”*. Por essa razão, no estudo de impacto da implementação do Regulamento n.º 1370/2007 está descrito que *“o planeamento - do território e da mobilidade - é essencial em várias perspetivas, designadamente, para apurar e definir o serviço que se pretende e a que custo, ou aquele*

que é possível suportar...". Deste modo reúne condições para contribuir para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional e, obviamente, para racionalização dos recursos disponíveis.

A comprovar este facto, podemos recorrer, por exemplo, ao modelo utilizado em França onde os municípios são legalmente responsáveis pela organização e aprovação de tarifas no transporte urbano mas, em mais de 80% dos casos, essas competências têm sido exercidas por agrupamentos de municípios³.

Por outro lado, tal como referido na Diretiva 2014/25/EU⁴, *"os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos"*. Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizar os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações. De facto a Lei 52/2015, de 9 de Junho, estabelece no Capítulo VIII a supervisão, fiscalização e regime sancionatório, garantido que *"as autoridades de transportes competentes fiscalizam a atividade do operador em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no Regulamento Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros"*. Esta salvaguarda representa um enorme contributo para a melhoria do serviço ao cidadão e para a aproximação dos responsáveis políticos aos problemas reais. Por um lado, permite que os municípios possuam instrumentos e cobertura legal para atuar de modo concreto na defesa dos utentes. Mas, em simultâneo, a difusão por várias autoridades municipais de

³ Cf. Study on the Implementation of the European Regulation (EC) N°1370/2007 (2010) – EMTA.- Disponível em <http://ec.europa.eu/transport/themes/psa/studies/doc/2010-psa.pdf>

⁴ Disponível em: http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/documents/imco/dv/utilities_pp/_utilities_pp_pt.pdf

um único serviço de transporte, nomeadamente quando ele é de cariz intermunicipal, transforma o objetivo do legislador numa tarefa muito difícil de operacionalizar. Assim, com a uniformização de procedimentos implementada à escala metropolitana, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos municípios (por via dos respetivos representantes políticos nos órgãos institucionais e das equipas técnicas nos fóruns e grupos de trabalho constituídos e a constituir) julgamos que estarão garantidos os objetivos pretendidos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal, melhoria dos serviços prestados às populações e racionalização dos recursos existentes.

2.5. SOBRE A ARTICULAÇÃO ENTRE OS DIVERSOS NÍVEIS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA ATRAVÉS DA GOVERNANÇA METROPOLITANA

Conforme foi referido em capítulos anteriores, o presente Contrato Interadministrativo estabelece a delegação de competências de cada um dos municípios aderentes à criação de uma autoridade de transportes na Área Metropolitana do Porto. Estas competências estão relacionadas com o sistema de mobilidade e com o serviço público de transporte de passageiros, numa dinâmica de inter-relação do âmbito municipal no intermunicipal que tem como objetivo uma estratégia de eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, mas também do âmbito intermunicipal no municipal, já que uma autoridade coordenadora permite articular melhor as necessidades entre os municípios. Consultando atualmente o Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC), que é a plataforma nacional de registo das carreiras de transporte de passageiros, constatamos que no território geográfico da AMP cerca 70% das carreiras são intermunicipais, ou seja, atravessam mais do que um município, e apenas cerca de 30% possuem origem e destino no mesmo concelho. Este dado demonstra a importância da dimensão intermunicipal e indicia que a articulação entre os níveis municipal e metropolitano permite, por um lado, uma melhor visão integradora das diferentes realidades da mobilidade e necessidades de transporte público, ao nível metropolitano, enquanto, por outro lado, mantém as competências e a capacidade de

intervenção dos municípios, quer no espaço territorial do concelho, quer nas soluções globais que o afetam.

Esta articulação possibilita conciliar macro decisões visando a eficiência económico-financeira, a sustentabilidade do sistema e níveis superiores de qualidade do sistema de transportes, através de soluções eficientes, de serviços complementares de gestão, informação e apoio ao cliente, mas também desenvolvendo propostas inovadoras de transportes e serviços, só possíveis com uma abordagem conjunta e coordenada que identifique os projetos elegíveis e rentabilize os recursos disponíveis.

Os ganhos de eficiência que decorrem desta articulação entre os diversos níveis da administração pública através da governança metropolitana, permitem que os meios resultantes desta economia de escala possam ser orientados para soluções complementares de âmbito local que se traduzam em ganhos globais para o sistema de transportes públicos e da mobilidade metropolitana. Por exemplo, o Conselho Metropolitano do Porto terá acesso a muito mais informação e permitirá aos representantes principais de cada município articular as opções políticas de forma partilhada. O conselho de Vereadores da Mobilidade da AMP poderá também analisar e definir estratégias integradas, pois quer a informação, quer os dados decorrentes da gestão, estarão concatenados e sistematizados numa entidade intermunicipal.

A previsão da criação de Unidades Técnicas de Gestão específicas entre a Área Metropolitana do Porto e os municípios favorece ainda mais estes argumentos. E tanto é assim que este contrato prevê já, aprioristicamente, a criação de uma UTG nos municípios servidos pela rede STCP, SA – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto. Esta UTG pretende possibilitar, desde já, a articulação do Estado com a AMP nos termos do previsto no artigo 10º e do ponto 3 do artigo 5º do RJSPTP anexo à Lei 52/2015 de 9 de Junho, que preconiza a possibilidade do Estado delegar competências de coordenação, supervisão e fiscalização nas entidades intermunicipais e municipais relativamente aos operadores que estão debaixo da sua competência.



3. CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS

Entre a Área Metropolitana do Porto, pessoa coletiva n.º 502823305, com sede na Avenida dos Aliados, 236 – 1.º, 4000-065 Porto, neste ato representada pelo Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana do Porto, Eng. Mário Rui Soares, que intervém neste ato em cumprimento da Deliberação do Conselho Metropolitano de 25 de janeiro de 2019, que autorizou a celebração do presente contrato interadministrativo (cf. artigo 71.º n.º 1 alínea i) da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro), adiante designada como Primeira Outorgante,

e

O Município de Espinho, pessoa coletiva n.º 501158740, com sede na Praça Dr. José Oliveira Salvador, 4501-901 Espinho, neste ato representada pelo Presidente da Câmara Municipal de Espinho, Dr. Joaquim José Pinto Moreira, que intervém neste ato em cumprimento da Deliberação da Assembleia Municipal de Espinho que autorizou a celebração do presente contrato interadministrativo (cf. artigo 25.º n.º 1 alínea k) da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro), adiante designada como Segundo Outorgante,

E considerando que:

- A) A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), estabelecendo o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;
- B) Os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais;
- C) A Área Metropolitana do Porto é a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica;
- D) Os municípios podem delegar nas áreas metropolitanas, através da celebração de contratos Interadministrativos, as respetivas competências em matéria de serviços públicos de

transporte de passageiros municipais, de acordo com o previsto nos artigos 6.º n.º 2 e 10.º do RJSPT e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;

- E) Os Contratos Interadministrativos têm por objeto a identificação das condições em concreto que asseguram o efetivo exercício das atribuições e competências delegadas;
- F) As Partes consideram que através da celebração de um contrato interadministrativo, na área do serviço público de transporte de passageiros, se promoverá uma maior eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, bem como a universalidade do acesso e a qualidade dos serviços, a coesão económica, social e territorial, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e a articulação intermodal.

É acordado e reciprocamente aceite o presente contrato interadministrativo de delegação de competências, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Capítulo I

Disposições Gerais

Cláusula 1.ª

Natureza

O presente Contrato tem a natureza de contrato interadministrativo de delegação de competências, sendo celebrado ao abrigo do disposto nos artigos 6.º n.º 2 e 10.º do RJSPT e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

Cláusula 2.ª

Objeto

1 - O Contrato tem por objeto a delegação de competências do Município de Espinho na Área Metropolitana do Porto, relacionadas com sistema de mobilidade e serviço público de transporte de passageiros.

2 – O Contrato abrange as seguintes áreas:

- a) Definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade;
- b) Planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros;

Cláusula 3.ª

Objetivos estratégicos

1 - A atuação das partes, na execução do presente Contrato, visa a prossecução dos objetivos de eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, devendo ser garantida a gradual implementação de um modelo concorrencial, transparente e não discriminatório, acessível aos diversos operadores de transportes.

2 – As partes comprometem-se ainda, na execução do presente Contrato, a promover a gestão e o uso eficiente dos recursos públicos, a promoção da universalidade do acesso e da qualidade dos serviços, a coesão económica, social e territorial, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e a articulação intermodal.

Cláusula 4.ª

Princípios gerais

A negociação, celebração, execução e cessação do presente Contrato obedece aos seguintes princípios:

- a) Igualdade;
- b) Não discriminação;
- c) Trabalho digno e salário justo
- d) Estabilidade;
- e) Prossecução do interesse público;
- f) Continuidade da prestação do serviço público;
- g) Necessidade e suficiência dos recursos.

Capítulo II

Planeamento e Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros

Secção I

Planeamento

Cláusula 5.ª

Planeamento

1 – O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, as competências de organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados.

2 – O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para promover a articulação dos serviços da sua competência com os serviços da competência de outras autoridades de transporte, designadamente em áreas geográficas adjacentes e com os serviços realizados através dos modos ferroviário pesado e ligeiro, fluvial, rodoviário em sítio próprio e expresso que atravessem ou sirvam a área geográfica da sua competência.

3 - O planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros devem ter em conta os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros, previstos no artigo 14.º e no Anexo ao RJSPTP.

Cláusula 6.ª

Inquéritos à mobilidade

O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para proceder à realização de inquéritos à mobilidade.

Cláusula 7.ª

Adoção de instrumentos de planeamento de transportes

O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para promover a adoção de instrumentos de planeamento de transportes.

Cláusula 8.ª

Divulgação do serviço público de transporte de passageiros

1 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para proceder à divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

- 2 – As Partes Outorgantes poderão acordar na realização de iniciativas conjuntas de promoção e divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

Secção II

Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros

Cláusula 9.ª

Exploração do serviço público de transporte de passageiros

- 1 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para a exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros.
- 2 – Nos casos legalmente previstos, poderá a Primeira Outorgante recorrer à adjudicação da exploração do serviço público de transporte de passageiros por ajuste direto ou prorrogação do prazo de um determinado contrato de serviço público, mediante acordo com o operador de serviço público.
- 3 – A seleção de qualquer operador de serviço público deverá observar o regime jurídico estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, e no Código dos Contratos Públicos, sem prejuízo do disposto no RJSPTP.

Cláusula 10.ª

Obrigações de Serviço Público

- 1 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para determinar obrigações de serviço público ao operador, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis.
- 2 – A delegação da competência prevista no número anterior fica porém condicionada à celebração de acordo escrito entre a Primeira Outorgante e o Segundo Outorgante, o qual incidirá sobre a modalidade da imposição, em concreto, de obrigações de serviço público aos operadores e sobre a adoção do modelo de financiamento devido pelas compensações a que se refere o artigo 24º do RJSPTP.

Cláusula 11.ª

Autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório

1 – O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para, por razões de interesse público relevante devidamente fundamentado, autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, após as datas resultantes da aplicação do artigo 9.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, não podendo o respetivo prazo de vigência terminar, em caso algum, após 3 de dezembro de 2019.

2 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para, durante o prazo de vigência da autorização, e após requerimento do operador de serviço público, aprovar o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura, de modo a garantir a eficiência e sustentabilidade da mesma.

Secção III

Investimento e Financiamento

Cláusula 12.ª

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

1 – A presente delegação de competências rege-se, em todas as suas ações, pelo cumprimento do ponto 3º do artigo 115º da Lei 75/2015 de 9 de Setembro, no que se refere ao não aumento da despesa pública global.

2 – Qualquer ação solicitada ou promovida por qualquer uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global deverá ser objeto de contratação específica, respeitando os requisitos próprios e o respetivo quadro legal em vigor.

Cláusula 13.ª

Investimento em redes, equipamentos e infraestruturas

As Partes Outorgantes poderão, sempre que se mostre conveniente, acordar na realização de investimentos conjuntos nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros.

Cláusula 14.^a

Financiamento

1 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para proceder ao financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes.

2 - Sem prejuízo do disposto nos instrumentos contratuais que regulam a exploração do serviço público de transporte de passageiros, a Primeira Outorgante pode estabelecer mecanismos de financiamento da sua competência que impliquem, designadamente, a afetação do produto das receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transportes públicos de passageiros de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, bem como destinadas às obrigações de serviço público e ou à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros.

3 - A criação das taxas, previstas na alínea d) do número 1 do artigo 11º do RJSPTP, competirá ao Segundo Outorgante, constituindo receita a ser entregue à Primeira Outorgante nos termos de acordo específico entre o município respetivo e a Área Metropolitana do Porto.

4 - O modelo de aprovação, liquidação, cobrança das taxas referidas no número 3 pelo Segundo Outorgante, a fixação da percentagem, bem como do procedimento da entrega da receita à Primeira Outorgante, será definido através de acordo escrito a celebrar entre as Partes Outorgantes.

5 - A elaboração e apresentação do estudo de impacto financeiro necessário para sustentar as propostas de fixação das percentagens municipais, previstas no número um do artigo 11º do RJSPTP, será da responsabilidade da Primeira Outorgante.

6 - As receitas provenientes do Fundo para o Serviço Público de Transportes previsto no artigo 12º do RJSPTP constituirá receita a ser transferida pelo Segundo Outorgante para a Primeira Outorgante nos termos da Lei nº 52/2015, de 9 de Junho.

Cláusula 15.ª

Contrapartidas financeiras

O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para receber contrapartidas financeiras pela atribuição do direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros pelos operadores de serviço público, nos termos do respetivo enquadramento legal aplicável e das regras definidas através de acordo escrito a celebrar entre os outorgantes.

Secção IV

Títulos e Tarifas de Transporte

Cláusula 16.ª

Regimes Tarifários

- 1 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para determinar a aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros, devendo ser assegurada a conformidade com a Portaria a que alude o artigo 38.º n.º 1 do RJSPTP.
- 2 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para autorizar a criação de títulos de transporte da iniciativa dos operadores de serviço público.
- 3 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para estabelecer regras gerais relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização de tarifas, devendo ser assegurada a conformidade com a portaria a que alude o n.º 1 do artigo 38.º do RJSPTP.
- 4 – A definição dos títulos de transporte deve privilegiar a integração tarifária, a intermodalidade e a utilização de sistemas inteligentes de transportes.

Capítulo III

Supervisão, Fiscalização e Regime Sancionatório

Cláusula 17.ª

Fiscalização e monitorização

1 - O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para fiscalizar e monitorizar a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

2 – No âmbito das suas atribuições de supervisão e fiscalização, que lhe são delegadas, a Primeira Outorgante supervisiona e fiscaliza a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no RJSPTP e na demais regulamentação aplicável, bem como, quando exista contratualização da exploração de serviço público de transporte de passageiros, se aplicável, no cumprimento do disposto dos respetivos contratos.

Cláusula 18.ª

Incumprimento e Sanções Contratuais

1 – O Segundo Outorgante delega na Primeira Outorgante, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para aplicar, no caso de incumprimento do serviço público de transporte de passageiros, os procedimentos previstos no artigo 44.º do RJSPTP e aplicar as sanções contratuais nos termos do artigo 45.º do mesmo diploma.

2 - O produto das multas contratuais aplicadas reverte para a Primeira Outorgante.

Capítulo IV

Compromisso Institucional

Secção I

Cooperação Institucional

Cláusula 19.ª

Deveres de Informação

1 – Cada uma das Partes Outorgantes informa a outra de quaisquer circunstâncias que cheguem ao seu conhecimento e possam afetar os respetivos interesses na execução do Serviço Público Transportes, de acordo com o princípio da boa-fé e colaboração institucional.

2 – Cada uma das Partes Outorgantes informa a outra de quaisquer circunstâncias que previsivelmente impeçam o cumprimento ou o cumprimento tempestivo de qualquer uma das suas obrigações.

Cláusula 20.ª

Cooperação Institucional

1 – O Primeiro outorgante compromete-se a informar e estabelecer mecanismos de cooperação com os municípios da respetiva área geográfica sempre que se promovam os instrumentos de planeamento de transportes previstos na cláusula 7ª.

2- O Segundo Outorgante obriga-se a dar conhecimento, à Primeira Outorgante, de quaisquer circunstâncias que impliquem a alteração de serviços de transporte público a aprovar ou já aprovada.

3 – O Segundo Outorgante poderá, a qualquer momento, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal ou intermunicipal no âmbito geográfico do respetivo município, consultar ou solicitar informação sobre os procedimentos relativos à outorga das autorizações provisórias, contratos de serviço público, prorrogação de contratos de serviço público, ajustes diretos, alterações efetuadas em serviços de transporte público já aprovados, ou outras matérias, nos termos do presente contrato.

4 – Sempre que a Primeira Outorgante proceda à celebração ou alteração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros municipal, solicitará previamente um parecer obrigatório e vinculante ao Segundo Outorgante, quanto às condições a estabelecer para a exploração do referido serviço.

5 - Sempre que a Primeira Outorgante proceda à celebração ou alteração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros intermunicipal, promoverá a consulta prévia aos Municípios que se encontrem abrangidos pelo referido serviço, quanto às condições a estabelecer para a sua exploração.

6 – Caso o Segundo Outorgante não se pronuncie, num prazo de 10 dias úteis, após notificação para o efeito, presume-se a sua concordância quanto às condições a estabelecer para a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

Cláusula 21.ª

Comunicações

1 – Para efeitos das comunicações a efetuar no âmbito do Contrato, indicam as Partes os seguintes endereços e meios de contato:

- a) Área Metropolitana do Porto – Endereço: Avenida dos Aliados, 236 – 1.º, 4000-065 Porto; e-mail: amp@amp.pt.
- b) Município de Espinho – Endereço: Praça Dr. José Oliveira Salvador, 4501-901 Espinho; e-mail: geral@cm-espinho.pt.

2 – Em caso de alteração de endereço e/ou meio de contato, as Partes Outorgantes comprometem-se a comunicar oportunamente a respetiva alteração.

Secção II

Unidades Técnicas de Gestão

Clausula 22ª

Poderão ser criadas Unidades Técnicas de Gestão (UTG) destinadas a assegurar a coordenação, gestão e acompanhamento técnico dos assuntos de interesse comum da Primeira Outorgante e de um ou mais municípios em matéria de transportes, mediante acordo escrito estabelecido entre o órgão competente do município ou municípios envolvidos e o órgão deliberativo da Primeira Outorgante.

Clausula 23ª

Composição e Funcionamento das UTG

- 1- As UTG são compostas por um representante indicado por cada município, pertencente ao respetivo órgão executivo, e por um elemento indicado pela Primeira Outorgante, pertencente também ao respetivo órgão executivo.
- 2- O acordo a que se refere a cláusula anterior definirá o objeto da UTG e o modo do seu funcionamento.
- 3- O acordo supra referido definirá as situações em que a consulta prévia da Primeira Outorgante às UTG será obrigatória, assim como os casos em que os seus pareceres serão, além de obrigatórios, vinculantes.

Clausula 24ª

UTG dos municípios servidos pela rede STCP

1 – Será obrigatoriamente criada uma UTG entre a Área Metropolitana do Porto e os municípios servidos pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto –, cujas competências, composição e modo de funcionamento serão estabelecidos no acordo a que se refere a cláusula 22ª.

2 – Sem prejuízo de outras funções e competências, a UTG dos municípios servidos pela rede STCP pretende exercer a sua ação nos termos do artigo 10º e do ponto 3 do artigo 5º do RJSPTP.

3 – A UTG dos municípios servidos pela rede STCP terá como objetivo a integração na Autoridade Metropolitana de Transportes da AMP das matérias relacionadas com o CAPÍTULO VII e CAPÍTULO VIII do RJSPTP referentes ao Operador Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S. A.

4 - A UTG STCP será composta por um representante indicado por cada município, pertencente ao respetivo órgão executivo, e por um elemento indicado pela Primeira Outorgante, pertencente ao respetivo órgão executivo. Considerando que a STCP é o operador exclusivo do Município do Porto, bem como, a importância estratégica da rede de transportes desse operador e deste município no quadro de funcionamento das competências de Autoridade de Transportes Metropolitana, o Município do Porto presidirá à UTG STCP, exceto no caso de existir um outro entendimento, obrigatoriamente unanime, tomado pelos municípios que a compõe.

Capítulo V

Modificação e Extinção do Contrato Interadministrativo

Cláusula 25.ª

Alterações ao Contrato Interadministrativo

1 - O Contrato poderá ser revisto sempre que ocorram motivos que justifiquem a sua alteração, nomeadamente:

- a) Alteração dos pressupostos ou das condições em que se baseou a sua celebração;
- b) A revisão seja indispensável para adequar o Contrato aos objetivos pretendidos;
- c) Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Contrato;
- d) Por proposta fundamentada de qualquer das Partes e aceite pela outra.
- e) Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as Partes.

2 – Qualquer alteração ao Contrato deve ser remetida ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicação no sítio da Internet daquele organismo.

Cláusula 26.ª

Cessação do Contrato Interadministrativo

- 1 - O Contrato pode cessar por caducidade, revogação ou resolução.
- 2 - O Contrato cessa por caducidade nos termos gerais, designadamente pelo decurso do respetivo período de vigência.
- 3 – Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 129.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, a mudança dos titulares dos órgãos das Partes Outorgantes não determina a caducidade do Contrato.
- 4 – As Partes Outorgantes podem revogar o Contrato por mútuo acordo.
- 5 – As Partes Outorgantes podem suspender ou resolver o Contrato por incumprimento da contraparte, por razões de relevante interesse público devidamente fundamentadas, de acordo com o previsto no artigo 122.º n.ºs 5 a 9 da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, ou designadamente quando uma das partes considere que a execução do presente contrato não está a cumprir os pressupostos que lhe estão subjacentes.
- 6 – A cessação do Contrato não pode originar quebra ou descontinuidade da prestação do serviço público.

Capítulo VI

Disposições Finais

Cláusula 27.ª

Conformidade legal e publicitação do Contrato

O Contrato deve ser remetido ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da Internet daquele organismo.

Cláusula 28.ª

Legislação aplicável

O presente Contrato rege-se pelo disposto na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o RJSPTP, pelo disposto na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e subsidiariamente, pelo disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, no Código dos Contratos Públicos e no Código de Procedimento Administrativo.

Cláusula 29.ª

Interpretação e integração de lacunas e omissões

As questões de interpretação e integração de lacunas e omissões, que resultem da execução do presente Contrato, serão resolvidas por acordo, reduzido a escrito, entre as Partes Outorgantes.

Cláusula 30.ª

Vigência do Contrato

- 1 - O período de vigência do Contrato coincide com a duração do mandato do órgão deliberativo do município, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 2 - O Contrato considera-se renovado após a instalação do órgão deliberativo do município, podendo as Partes Outorgantes promover a denúncia do Contrato, no prazo de seis meses após a referida instalação.

Cláusula 31.ª

Entrada em vigor

O presente Contrato entra em vigor no primeiro dia útil, após publicitação no sítio da Internet do IMT, I.P.

Porto e Sede da AMP, 25 de janeiro de 2019

Em representação da Primeira Outorgante, Área Metropolitana do Porto,



O Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana

(Eng. Mário Rui Soares)

Em representação do Segundo Outorgante, Município de Espinho,



O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. Joaquim José Pinto Moreira)

Li



ESPINHO
CÂMARA MUNICIPAL

4. ANEXOS

4.1. EQUIPA

O documento apresentado resulta do esforço partilhado de vários grupos de trabalho e do contributo escrito e oral dos diversos intervenientes políticos e técnicos, municipais e intermunicipais envolvidos. A redação do atual Contrato Interadministrativo decorreu no seguimento dos Contratos Interadministrativos celebrados em abril de 2016, nesse sentido resultou dos textos de suporte resultou da discussão gerada e obtida no Conselho Metropolitano do Porto (CmP), no Grupo de Trabalho do CmP criado para o efeito, no Conselho de Vereadores da Mobilidade da AMP, no Conselho para o Planeamento Estratégico da AMP, nas reuniões bilaterais com a Área Metropolitana de Lisboa, nas reuniões de trabalho realizadas com o IMT, I.P., e do extenso conjunto de pareceres, informações e anotações enviadas pelos serviços jurídicos, técnicos e financeiros dos municípios da AMP.

A ficha técnica que apresentamos representa uma síntese e elenca de forma não exaustiva os principais envolvidos na elaboração do presente Contrato Interadministrativo.

ÁREA METROPOLITANA DO PORTO:

Comissão Executiva:

- Eng. Mário Rui Soares – Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana
- Eng^a Sara Lobão – Secretário da Comissão Executiva Metropolitana
- Dr. Lino Ferreira – Secretário da Comissão Executiva Metropolitana

Apoio à Comissão Executiva:

- Dra. Ana Paula Abreu

Equipa Técnica:

- Dr. Jorge Barbeiro
- Dr. Miguel Queirós

Apoio à Equipa Técnica:

- Dra. Ana Santos

MUNICÍPIO DE ESPINHO:

- Dr. Vicente Pinto – Vice-Presidente e Vereador da Mobilidade
- Eng. Álvaro Duarte



ESPINHO
CÂMARA MUNICIPAL

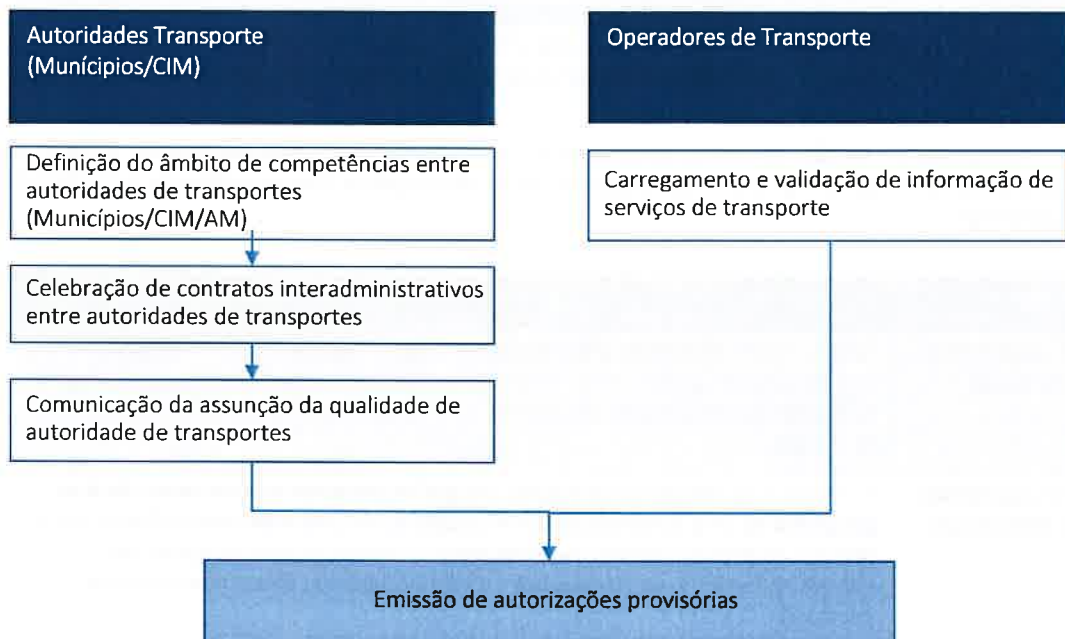
4.2. DOCUMENTO IMT, I.P.

**REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
IMPLEMENTAÇÃO DO REGIME TRANSITÓRIO**

A DEFINIÇÃO DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL E A IMPORTÂNCIA DA GESTÃO EM REDE

I - ENQUADRAMENTO

A execução do regime transitório de implementação do Regime Jurídico o Serviço Público de Transporte de passageiros, de acordo com as respetivas normas deverá processar-se de acordo com os seguintes passos:



Note-se mesmo que a intenção seja lançar tão cedo quanto possível novos procedimentos para a contratualização de redes ao abrigo do novo regime jurídico, os prazos legais para a conclusão do processo provavelmente recomendam a emissão de autorizações provisórias.

Refira-se que a emissão de autorizações provisórias é uma primeira fase ou um procedimento prévio e preparatório da contratualização de serviços públicos de transporte na sequência de submissão à concorrência.

Decorre do RISPTP que esta fase destina-se, sobretudo, a autorizar a manutenção da atual rede – com mais ou menos alterações, de forma a permitir a recolha de informação necessária ao adequado planeamento e definição modelo de gestão do sistema de transportes, para posterior preparação de peças concursais e o lançamento e conclusão dos procedimentos concursais até 3 de dezembro de 2019.

Concretizando:

O RISPTP procedeu à descentralização de competências relativa à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, em articulação com uma mais abrangente reorganização do enquadramento institucional, conforme conta do quadro seguinte:

Autoridades	Área Geográfica/Serviços	Articulação
Estado	Âmbito Nacional (supletivo)	Delegação/partilha de competências com IMT e/ou autoridade de transportes territorialmente competente.
	Serviços Internacionais	
	Serviços Expresso	
	Serviços Ferroviários	

	Pesados (CP e Fertagus)	Delegação/partilha de competências com autoridade de transportes territorialmente competente. Até 30 de junho de 2016
	Metros de Lisboa, Porto, Margem Sul e Mondego	
	Carris e STCP	
	Transtejo e Soflusa	
Municípios	Serviços de âmbito municipal	Delegação/partilha de competências com CIM/AM ou outros Municípios.
Comunidades Intermunicipais (CIM)	Serviços de transporte de âmbito supramunicipal	Partilha de competências com municípios ou CIM/AM contíguas (supra-regional)
Áreas Metropolitanas (AM)	Serviços de transporte de âmbito supramunicipal	

A definição/concretização da competência territorial é aferida pelo desenvolvimento integral ou maioritário do serviço de transporte de passageiros dentro da respetiva área geográfica da autoridade de transportes:

Conceito	Descrição
Serviço público municipal	Desenvolve-se integral ou maioritariamente dentro da respetiva área geográfica , mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos.
Serviço público intermunicipal	Desenvolve-se, em vários municípios, integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de uma comunidade intermunicipal ou de uma área metropolitana , sem prejuízo da possibilidade de existirem linhas secundárias de interligação que entrem no território de comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas contíguas.
Serviço público inter-regional	Visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas.

Nesta sequência, **em primeiro lugar**, previamente ao exercício de tais competências ou tomada de quaisquer decisões relativas a carreiras, linhas ou redes de transportes específicas, é recomendável que as autoridades de transportes se articulem em si, definindo, designadamente:

- Se os serviços de transporte de âmbito municipal são geridos pelos municípios territorialmente competentes ou são geridos, unicamente ou de forma partilhada, pela entidade supramunicipal em que se integram (Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas);
- Se os serviços de transporte de âmbito intermunicipal são geridos pela entidade supramunicipal territorialmente competente, de forma exclusiva ou partilhada com os municípios;
- Se os serviços de transporte inter-regional são geridos de forma partilhada entre entidades supramunicipais confinantes, de forma exclusiva ou partilhada/articulada com municípios.

Em segundo lugar, após esta articulação prévia, será necessária a celebração de contratos interadministrativos, nos termos do artigo 10.º do RJSPT, que versem sobre as formas acordadas de autorização e gestão dos serviços de transportes até à contratualização definitiva dos mesmos, bem como sobre todas as responsabilidades inerentes, designadamente quanto à eventual imposição e financiamento de obrigações de serviço público ou articulação quanto a eventuais alterações das redes ou linhas autorizadas.

A ponderação das formas de articulação possíveis entre autoridades deverá, igualmente, ter em conta os modelos que possam ser perspectivados para a emissão de autorizações provisórias, isto é, se é pretendido autorizar provisoriamente, os serviços de transporte existentes, linha-a-linha ou em rede, por operador de transportes ou por áreas geográficas determinadas.

II – APURAMENTO DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL

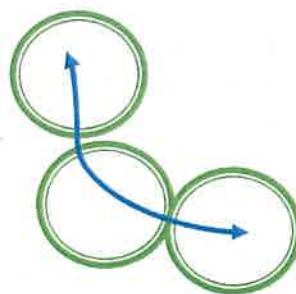
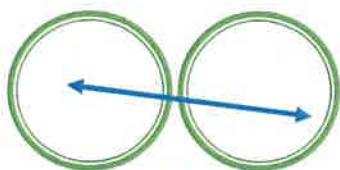
Como se poderá aplicar o conceito de “desenvolvimento integral ou maioritário”? Antes de mais, vejamos os exemplos mais imediatos de determinação da competência territorial.

Exemplo 1: Linha que se desenvolve inteiramente dentro do território de um município.



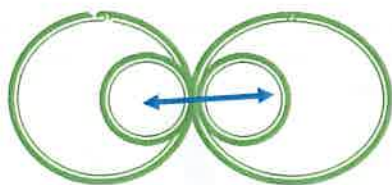
- É da competência do município, ou
- Município delega a sua competência na CIM/AM onde se integra.

Exemplo 2: Linha que se desenvolve inteiramente dentro do território de uma CIM/AM e ultrapassa fronteiras municipais (intermunicipal)



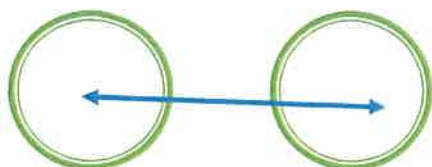
- É da competência da CIM/AM, ou
- Municípios delegam a sua competência na CIM onde se integram;
- Municípios contíguos associam-se.

Exemplo 3: Linha que se desenvolve inteiramente no território de duas CIM/AM e ultrapassam as suas fronteiras Inter-regional).



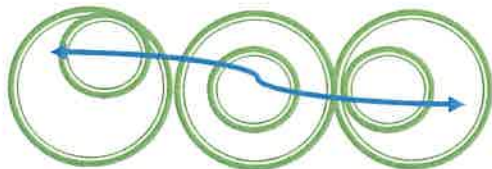
- É da competência partilhada das CIM/AM, ou
- É da competência partilhada das CIM/AM com Município (caso uma das CIM não se tenha efetivado como autoridade).
- Municípios contíguos associam-se.

Exemplo 4: Linha que se desenvolve entre CIM/AM ou municípios com descontinuidade territorial.



- É da competência da CIM/AM ou município (conforme o caso)
- Há competência partilhada a autoridade do território atravessado e/ou servido (paragens) através de consulta prévia a instalação e alteração de serviços.
- Municípios associam-se.

Exemplo 5: Linha que se desenvolve entre várias CIM, passando por vários municípios.



- É da competência de uma CIM ou partilhada com várias CIM /AM;
- Há competência partilhada com as autoridade dos território atravessados e/ou servido (paragens) através de consulta prévia a instalação e alteração de serviços (Municípios contíguos ou CIM associam-se)

Quando se refere o desenvolvimento maioritário de um serviço de transportes num território, não existe à data de hoje uma opção clara, podendo entender-se nomeadamente:

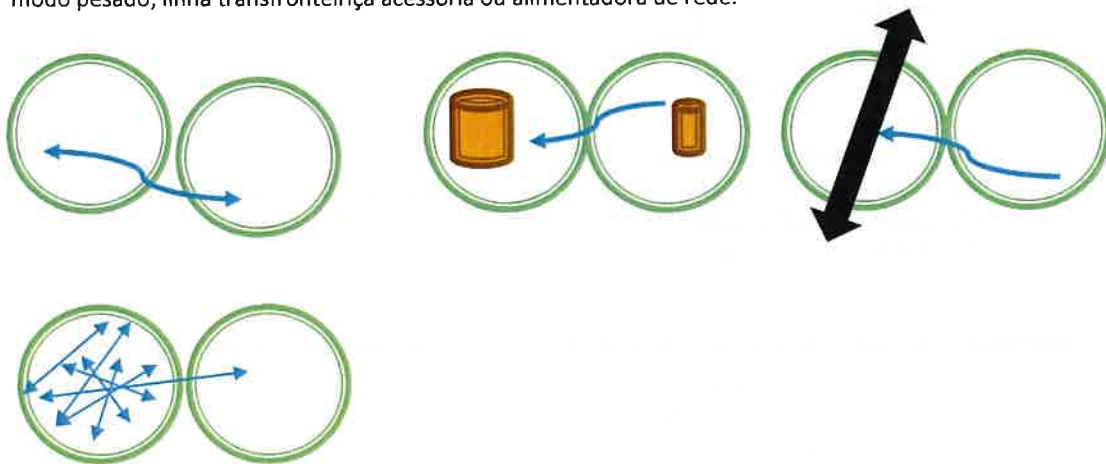
- Mais de 51% (ou outra percentagem acordada) do percurso do Município A ou B;
- Mais de 51% (ou outra percentagem acordada) de oferta, na mesma linha, no Município A ou B.

ou, independentemente daquelas percentagens, poderá aferir-se:

- Se percurso no Município B (seja menor ou não) é acessório, complementar ou afluente da rede do mesmo modo ou de outros modos (pesados/fluviais) no Município A;
- Se o percurso da Linha destina-se a fazer a ligação a um centro urbano ou equipamento público ou interface de maior dimensão (municipal ou não) no Município A;
- Se a linha está integrada numa área coerentes de mobilidade, centrada no município A, que exerce influência ou interdependência no município B.

Nesse caso, poderá aferir-se a competência de uma autoridade tendo em conta a relevância do serviço de transportes ou dos locais que este serve.

Exemplos 6, 7, 8 e 9: Linha transfronteiriça com percurso inferior num território; linha transfronteiriça ligando um centro urbano menor a um centro urbano menor; Linha transfronteiriça de alimentação de modo pesado; linha transfronteiriça acessória ou alimentadora de rede.



De qualquer modo, a de A ou B nunca poderá ser exclusiva. Ainda que A ou B sejam responsáveis pela Linha (pela gestão da autorização/contrato), se esta percorrer ou servir outro território, a respetiva entidade terá de ser ouvida, através de parecer prévio a alterações, para efeitos de, designadamente:

- Implantação e paragens;
- Ocupação de espaço público;
- Diversos efeitos de planeamento da mobilidade e território.

III – IMPORTÂNCIA DA DEFINIÇÃO DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL E DA GESTÃO EM REDE

Atualmente, na AML por exemplo, as redes dos operadores têm uma lógica própria e autónoma, independente de fronteiras administrativas, pelo que a definição de competências territoriais, a emissão de autorizações provisórias e mesmo o planeamento da futura contratualização deverão ser ponderadas tendo em conta a realidade atual, como ponto de partida.

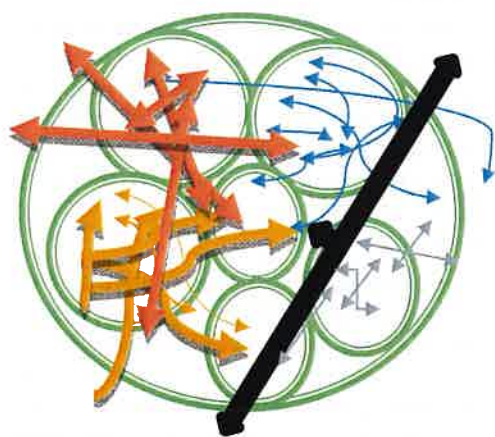


Figura: Território de entidade supra municipal, municípios integrantes, modo de transporte estrutural (pesado – a preto) e redes de operadores (incluindo municipais, intermunicipais e inter-regionais)

A separação de redes, nesta fase provisória, deverá ser ponderada de forma cuidada, pois:

- O conhecimento da atual rede e suas interações – mesmo entre diferentes operadores, de diversos modos - é essencial para planear as futuras redes a contratualizar;
- A gestão de uma ou duas linhas exclusivamente municipais poderá apenas fazer sentido integrada numa rede mais ampla mas, separada, poderão não ser unidades autónomas.

A gestão supra municipal reveste-se de maior relevância, sobretudo em territórios de redes complexas e densas, de vários operadores e de movimentos pendulares ou intermodais, como nas áreas metropolitanas ou eventualmente em cidades de média dimensão, como Coimbra, Braga ou Aveiro.

Por outro lado, as linhas existentes na AML fazem parte, na generalidade, de uma rede integrada, ou seja, de um serviço de transportes interligado no interior de uma zona geográfica determinada, com um sistema de bilhética e tarifários únicos ou combinados entre si.

Acresce que, há que ter em conta a importância da gestão de uma rede, em oposição à gestão linha-a-alinha. Segundo a Comissão Europeia:

- Nas Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (*guidelines interpretativas*) - “ A segurança, a boa relação custo-eficácia e a alta qualidade dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços está também ligada ao geográfico dos contratos de serviço público. Devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e

infranacional. Estes efeitos propiciam a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis. As autoridades competentes ficam em melhor situação para realizar os objetivos da política de transportes e garantir condições que possibilitem uma concorrência efetiva e leal na rede.

- Os contratos de rede implicam maior esforço de monitorização mas permitem melhor otimização de recursos e ganhos de eficiência, e melhor integração que os contratos linha-a-linha;
- A separação das contas dos dois tipos de atividade numa rede de um operador (serviço público e serviço comercial) é método sólido de repartição de custos que reflete os custos reais da prestação do serviço público.
- O efeito rede deve ser acautelado mas tal não é alcançado apenas com a contratação de vários modos ou de uma grande rede de um só modo, podendo ser obtido através da prévia integração modal – pela bilhética, tarifários e coordenação de serviços
- No estudo de impacto da implementação do Regulamento n.º 1370/2007, o planeamento - do território e da mobilidade - é essencial em várias perspetivas, designadamente, apurar e definir o serviço que se pretende e a que custo, ou aquele que é possível suportar, bem como os prazos adequados, capacitação das autoridades de transportes, evitar sobrecompensação ou compensação insuficiente, promover intermodalidade, permitir uma efetiva monitorização e evitar a captura por operadores. Serve também para avaliar que tipo de contrato escolher e o balanceamento do risco, uma vez que a total transferência de riscos para a parte privada pode não ser, necessariamente, o mais vantajoso. Segundo a Comissão, esta é a forma de ultrapassar a falta de recursos públicos e as dificuldades de financiamento.

Por exemplo, em França, os municípios são legalmente responsáveis pela organização e aprovação de tarifas no transporte urbano mas, em mais de 80% dos casos, essas competências têm sido exercidas por agrupamentos de municípios. “*Study on the Implementation of the European Regulation (EC) N° 1370/2007 (2010)* – EMTA.”. Por outro lado, Tal como referido na Diretiva 2014/25/EU, os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.

Estas recomendações, para modelos de contratualização definitiva, podem aplicar-se à atual rede, no âmbito das autorizações provisórias, sobretudo para efeitos de tomada de conhecimento profundo do funcionamento da rede e de cada um dos operadores.

Nesse sentido, a articulação e definição da competência das várias autoridades poderá se ponderar no âmbito de pelo menos duas fases:

- Para efeitos de emissão de autorizações provisórias (até 2019);
- Para efeitos de contratualização definitiva (10 ou mais anos).

Primeira fase:

- Será de privilegiar uma gestão de rede, com o operador, sempre que configure uma rede autónoma e coerente, centrada na entidade supra municipal, numa lógica territorial alargada, articulada/partilhada com os municípios;
- Caso não exista uma rede autónoma mas várias linhas de diversos operadores, ou linhas de um operador mas separadas, em zonas geográficas diferenciadas, será de autorizar uma gestão linha-a-linha, mantendo-se, contudo, os argumentos relativos à vantagem de uma gestão global supramunicipal;
- A gestão em rede (partilhada/articulada), nesta fase transitória, será essencial para evitar que municípios e CIM/AM planeiem futuras redes a contratualizar que sejam redundantes ou desarticuladas, com possíveis impactos nos níveis de despesa pública necessária a suportar os futuros contratos;
- Será relevante que, nesta fase prévia, não se multipliquem os intervenientes/interlocutores públicos com cada um dos operadores, assegurando uma implementação gradual e progressiva do novo regime jurídico, com os mesmos critérios e procedimentos;

Segunda fase:

- Depois de elaborados os exercícios de planeamento da rede futura, concretizados em instrumentos concretos, para efeitos de contratualização definitiva, podem já ser estabelecidos e aplicados critérios globais, coerentes e fundamentados para redes municipais locais e futuras redes intermunicipais estruturantes, devidamente articuladas, colocadas a concurso e geridas pelas respetivas autoridades.

Numa fase crítica de implementação de um regime jurídico completamente novo, em que as novas entidades competentes precisam de se capacitar técnica e financeiramente, em que o conhecimento do sistema é ainda muito insuficiente e impeditivo do lançamento de procedimentos concursais definitivos (tendo em conta todas as fases prévias que ainda é necessário percorrer), avançar para uma gestão desestruturada e incoerente, dentro de um território e sistema tão complexo, como a AML, poderá comprometer o objetivo final de contratualizar uma rede sustentável e que sirva o interesse público e de cada um dos cidadãos em particular.

Se a primeira fase é urgente para garantir a manutenção da legalidade da operação atual sem a qual está comprometido o serviço à população, a segunda fase é crítica na evolução do sistema de transportes na área metropolitana de Lisboa.

Paralelamente ao desenvolvimento da fase 2 (e antes da conclusão dos exercícios de planeamento da rede), deverá ser considerada a melhor formulação do contrato interadministrativo entre os municípios e a Área Metropolitana com vista a uma eventual atualização do mesmo, definindo as regras de governança relativamente ao direitos e deveres das partes, nomeadamente ao nível das definições das redes de transporte, o seu financiamento e exercício das funções de autoridade.

Apresenta-se seguidamente um calendário possível atendendo às obrigações que decorrem do novo regime jurídico e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho:

