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

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES

Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões

Município de Santa Comba Dão

santacomba
Câmara Municipal

1. Introdução 3

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal 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 CIM Viseu Dão Lafões 9

2.3. Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pela CIM Viseu Dão Lafões 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 12

2.5. Sobre a articulação entre os diversos níveis da administração pública através da governança intermunicipal 13

3. Contrato interadministrativo de delegação de competências 15

4. ANEXO - Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras 31

1. Introdução

A Lei n.º52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico 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.

O referido diploma legal procede à descentralização de competências relativas à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, transferido para os Municípios e para as Comunidades Intermunicipais as competências para serem as autoridades de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas.

O Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), enquanto principal entidade envolvida na implementação do RJSPTP, tem vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal. No texto do "**Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**", publicado pelo IMT refere que:

"Na generalidade dos concelhos será possível encontrar serviços de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, e como tal o planeamento das redes implica a articulação entre diferentes autoridades de transportes...Na atual fase de transição recomenda-se que, na generalidade e sem prejuízo de avaliação caso a caso, as competências sejam assumidas sobretudo pelas CIM/AM porque:

- *O planeamento integrado das linhas numa lógica de rede pode trazer vantagens significativas a nível do serviço prestado;*
- *O esforço de aprendizagem relativamente ao modelo de planeamento e gestão das redes fica concentrado numa única entidade permitindo uma maior especialização técnica da equipa;*
- *O número de interações entre autoridades de transporte fica reduzido porque uma única autoridade gere um número mais significativo de linhas;*
- *O âmbito territorial mais alargado potenciará as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar;*

Com a delegação de competências dos municípios nas CIM/AM, os municípios:

- *Continuam a poder ser consultados relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam o seu território;*
- *Podem manter a gestão de um conjunto de linhas, de interesse local e urbano, se assim o entenderem;*
- *Em qualquer momento podem recuperar as competências dos serviços que tenham delegado na CIM/AM".*

Analisado o diploma legal e programando a sua implementação, a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões (CIM Viseu Dão Lafões) e os municípios que a integram, entenderam que seria mais conveniente para assegurar as atribuições e competências relativas aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, que estas fossem delegadas na CIM Viseu Dão Lafões e, desse modo, fosse assegurada a consistência técnica para realizar o processo de planeamento e controlo necessário à implementação do novo regime jurídico introduzido pelo RJSPTP.

A concretização da delegação de competências nas entidades intermunicipais por parte dos municípios, em concreto em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal está prevista no nº 2 do artigo 6º e no artigo 10º do RJSPTP e nos artigos 128º a 130º da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.

No entanto, a implementação deste novo RJSPTP representa uma alteração significativa nos modelos de governança existentes e implica uma nova área de intervenção que exige uma total ligação entre a CIM Viseu Dão Lafões 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 dos municípios para a CIM Viseu Dão Lafões.

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

a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos.

   Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º75/2013, 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 no artigo 115.º por aplicação do artigo 122.º 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 intermunicipais envolvidas na elaboração deste documento, bem como o documento de referência produzido pelo IMT com o título " **Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**".

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal 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 as receitas dos operadores de transporte de passageiros e, por outro lado, o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada nunca antes do 1º semestre de 2017, ou seja, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22.º 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 solicitada 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 1° semestre de 2017.

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 115.º da Lei n.º75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º2 do mesmo diploma.

Esta cláusula 9.ª 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.

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 23.º com as compensações descritas no artigo 24.º 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 7.ª do Contrato Interadministrativo proposto prevê a criação dessas obrigações de serviço público, referindo no ponto 1 que os municípios delegam na CIM Viseu Dão Lafões a competência *"para determinar e impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público*", 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 11.ª do Contrato Interadministrativo para proceder ao financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como o financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes.

No entanto, o nº 2 da cláusula 7ª 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 CIM Viseu Dão Lafões e o(s) 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 24.º do RJSPTP*".

Acrescenta-se, ainda, que o financiamento das OSP está regulado pelo artigo 11º do RJSPTP, mas no caso da CIM Viseu Dão Lafões o seu financiamento, atendo à ausência das demais fontes de receita, está dependente essencialmente da concretização das taxas previstas na alínea d) do n.º1 do artigo 11.º 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. Sendo que a receita gerada por essas taxas são, nos termos do nº 2 da cláusula 11ª do Contrato Interadministrativo, da CIM Viseu Dão Lafões, prevendo o nº 3 da referida cláusula que o modelo de *"fixação, aprovação, liquidação, cobrança e fixação das percentagens das taxas será definido através de acordo escrito a celebrar entre as partes outorgantes"*. E o nº 4 da mesma cláusula determina que para a proposta de fixação das taxas

municipais, a CIM Viseu Dão Lafões deverá apresentar, previamente, um estudo de impacto financeiro sobre esta matéria.

Assim, resumindo, a CIM Viseu Dão Lafões 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 10ª 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*", ficando desde já previsto que as partes poderão apresentar candidaturas a programas nacionais e comunitários. Ou seja, tal como nos pontos anteriores, importa sublinhar que este documento acautela que, sempre que haja uma ação da autoridade de transportes intermunicipal, 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 9.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 CIM Viseu Dão Lafões, 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 CIM Viseu Dão Lafões. 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 intermunicipal de transportes estarão inseridos no quadro de pessoal da CIM Viseu Dão Lafões.

Segundo o "**Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**", publicado pelo IMT, nesta fase de regime transitório[1] já, *"...as novas autoridades de transporte deverão capacitar-se, de modo a garantir que possuem as competências técnicas necessárias que lhes permitam o desenvolvimento das tarefas identificadas na 1.ª Fase da implementação do RJSPTP mas, igualmente, iniciar a implementação das competências necessárias ao desenvolvimento da fase seguinte de aplicação da totalidade do novo regime jurídico".*

O mesmo documento identifica como necessária a densificação da estrutura organizativa, uma vez que as autoridades intermunicipais precisão de adaptar a estrutura da organização às novas competências de planeamento e gestão das redes de serviços de transportes: *"A implementação do RJSPTP implica a constituição de um corpo técnico base, dedicado aos transportes e mobilidade, mas a dimensão desta equipa e as valências técnicas asseguradas dependem do nível de competências que forem assumidas por cada uma das autoridades".*

Esta publicação refere, ainda, que é fundamental que estas equipas tenham capacidade para desenvolver as seguintes tarefas:

- *"**Compreensão da organização da oferta e da procura de transportes**, no que diz respeito ao serviço que é proporcionado pelos operadores, com recurso ao SIGGESC e a sistemas de monitorização do setor;*
- ***Validação da informação** carregada no SIGGESC, em articulação com os operadores de transporte, de modo a garantir que a mesma traduz o serviço oferecido;*
- ***Comunicação com as diferentes autoridades de transportes**, de modo a compreender a articulação entre os diferentes serviços de transporte;*
- ***Elaboração dos conteúdos dos contratos interadministrativos** a celebrar entre autoridades de transportes e desenho **das autorizações provisórias e correta especificação dos termos** em que estas são atribuídas;*
- *Desenho, contratualização e implementação **da rede e serviços de transportes e mobilidade intermodal".***

[1] O artigo 4.º da Lei n.º 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 CIM Viseu Dão Lafões, "enquanto não disponha dos mecanismos de financiamento previstos no artigo 11.º do RJSPTP... beneficie de um financiamento transitório...".

Atenta à complexidade das novas atribuições e competências que a CIM Viseu Dão Lafões irá assumir e à necessidade de recursos humanos devidamente qualificados e habilitados, a CIM Viseu Dão Lafões irá criar equipas para desenvolver esta sua nova atividade, integradas por trabalhadores já contratados por esta como ainda por trabalhadores que irá, oportunamente, contratar nos termos da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas.

2.2. Sobre o aumento da eficiência da gestão dos recursos através da coordenação da CIM Viseu Dão Lafões

A importância da coordenação das necessidades e objetivos dos municípios que compõem a CIM Viseu Dão Lafões, 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 "**Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras**" apresenta uma demostração das vantagens da gestão intermunicipal e a sua contribuição para o aumento da eficiência. Essa demostração está patente no texto do referido documento, conforme se pode comprovar nas seguintes referências:

"Uma visão e abordagem abrangente do sistema potencia a melhor articulação dos diversos níveis de planeamento e gestão, quer do sistema, quer dos seus diversos atores, no âmbito das respetivas competências (autoridades e operadores):

- *Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.*
- *Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.*
- *Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.*
- *Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.*

- *Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.*
- *Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à "regulação" e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado".*

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 intermunicipal, coordenada pela respetiva entidade intermunicipal. Neste caso, criando as condições para que a CIM Viseu Dão Lafões 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 CIM Viseu Dão Lafões

A publicação da Lei n.º 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 Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões 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.

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 intermunicipal. 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 intermunicipal 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 CIM Viseu Dão Lafões consiste, evidentemente, na possibilidade de, deste modo, evitar a criação replicada de 14 autoridades de transportes municipais, uma por cada município, e ainda acrescida da autoridade intermunicipal que a lei prevê como reguladora das carreiras intermunicipais. Com este instrumento será possível transformar essas 15 autoridades em apenas 2 (uma vez que o Municipio de Viseu já tomou a decisão de se assumir como autoridade de transportes), 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.

A delegação descentralizada de competências do órgão central na CIM Viseu Dão Lafões, quando aplicado, introduzirá, em nosso entender, também elevados ganhos de eficácia na gestão da mobilidade intermunicipal, 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 10.º e do ponto 3 do artigo 5.º 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 CIM Viseu Dão Lafões.

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.°da Lei n.º 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 intermunicipal, 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.

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*". Nesse sentido, os 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, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações. De facto a Lei n.º 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 de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPTP 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 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 intermunicipal, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos munícipes (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 intermunicipal

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 Intermunicipal. 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 CIM Viseu Dão Lafões cerca de 57% das carreiras são intermunicipais ou inter-regionais, ou seja, atravessam mais do que um município, e cerca de 43% 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 intermunicipal permite, por um lado, uma melhor visão integradora das diferentes realidades da mobilidade e necessidades de transporte público, ao nível intermunicipal, 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 desenvolver 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 intermunicipal, 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 intermunicipal. Por exemplo, o Conselho Intermunicipal terá acesso a muito mais informação, que permitirá aos representantes principais de cada município articular as opções políticas de forma partilhada. O Conselho Intermunicipal poderá também analisar e definir estratégias integradas, pois quer a informação, quer os dados decorrentes da gestão, estarão concatenados e sistematizados numa entidade intermunicipal.

3. Contrato interadministrativo de delegação de competências

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS

Entre:

o MUNICÍPIO DE SANTA COMBA DÃO, pessoa coletiva n.º 506 792 404, com sede no Largo do Município, 13, 3440-337 Santa Comba Dão representado pelo Presidente da Câmara Municipal, Leonel José Antunes Gouveia, diante designado como Primeiro Outorgante,

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES, pessoa coletiva n.º 508 047 790, com sede na Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, José Morgado Ribeiro, adiante designada como Segunda 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, no seu Anexo, o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;

B) Nos termos do disposto no artigo 6º do RJSPTP os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais;

C) Por sua vez, nos termos previstos no artigo 7º do RJSPTP a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões (CIM Viseu Dão Lafões) é a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na área geográfica de intervenção desta;

D) O RJSPTP permite que os municípios possam delegar nas comunidades intermunicipais, através da celebração de contratos Interadministrativos, as atribuições e competências destes, em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros municipais, de acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 6.º e 10.º do RJSPTP 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 visam estabelecer as condições mínimas dessa delegação de competências e responsabilidades associadas à gestão do sistema de transportes;

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.

Assim, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 6.º e 10.º do RJSPTP e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, é acordado e reciprocamente aceite o presente contrato interadministrativo de delegação de competências, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Capítulo 1

Disposições Gerais

Cláusula 1.ª

Objeto

1 – O presente Contrato tem por objeto a delegação de atribuições e das competências enquanto autoridade de transportes dos serviços públicos de passageiros municipais do Município de Santa Comba Dão na Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões.

2 — A delegação de atribuições, referida no número anterior, compreende designadamente as atribuições de definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, de planeamento, de organização, de operação, de atribuição, de fiscalização, de investimento, de financiamento, de divulgação e do desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário.

3 – A delegação de competências por parte do Município de Santa Comba Dão, referida no anterior número 1, abrange, nomeadamente, as seguintes:

a) 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;

b) 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;

c) Determinação de obrigações de serviço público;

d) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;

e) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço

público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;

f) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;

g) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;

h) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;

i) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;

j) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica; e

k) Divulgação do serviço público de transporte de passageiro.

Cláusula 2.ª

Objetivos estratégicos

1 - A atuação das partes, na execução do presente Contrato, visa a promoção da coesão territorial, social e económica, o reforço da solidariedade intermunicipal, a melhoria da qualidade dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados à população e a racionalização dos recursos disponíveis e bem assim a prossecução dos objetivos de eficiência e gestão sustentável do serviço público de transporte de passageiros, com a garantia de 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, o desenvolvimento equilibrado do setor dos transportes e a articulação intermodal.

Cláusula 3.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.

Cláusula 4.ª

Planeamento

1 – Por força do presente contrato a organização, o planeamento, a coordenação, o desenvolvimento e a articulação do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados, são da responsabilidade da segunda outorgante.

2- Para o efeito, a segunda outorgante deve:

a) Articular com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na área geográfica do Município de Santa Comba Dão;

b) Pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração, considerando, designadamente:

i) O serviço público de transporte de passageiros regular;

ii) O serviço público de transporte de passageiros flexível;

iii) Outras soluções de mobilidade.

3 — A segunda outorgante é também responsável para, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, 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.

4 – 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 a que se refere esse artigo do RJSPTP.

Cláusula 5.ª

Divulgação do serviço público de transporte de passageiros

1 – No âmbito da competência delegada nos termos do disposto na alínea k), do nº 3 do cláusula 1.ª, para além da segunda outorgante poder divulgar os serviços públicos de transporte de

passageiros, as partes outorgantes poderão acordar, ainda, a realização de iniciativas conjuntas de promoção e divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

Capítulo II

Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros

Secção I

Cláusula 6.ª

Exploração do serviço público de transporte de passageiros

1 – Por força do presente contrato o primeiro outorgante delega na segunda a competência para explorar 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 municipal.

2 – A seleção de qualquer operador de serviço público deve seguir o previsto para a matéria no RJSPTP, o 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 o Código dos Contratos Públicos.

3 — Em situações excecionais, destinadas a assegurar o interesse público legalmente previstas no RJSPTP, a segunda outorgante poderá recorrer à adjudicação da exploração do serviço público de transporte de passageiros por ajuste direto e em situações de emergência pode, em alternativa ao ajuste direto, proceder à prorrogação do prazo de um determinado contrato de serviço público, mediante acordo com o respetivo operador de serviço público.

4 – O contrato de serviço público de passageiros, a celebrar entre a segunda outorgante e o operador de serviço público selecionado, deverá revestir a natureza de contrato de concessão de serviços público de transporte de passageiros ou de contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros e é obrigatoriamente reduzido a escrito, nos termos previstos na Secção III, do Capítulo IV do RJSPTP.

Cláusula 7.ª

Obrigações de Serviço Público

1 – Nos termos previstos no artigo 23º do RJSPTP a segunda outorgante poderá determinar e impor obrigações de serviço público ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis.

2 — A imposição de obrigações de serviço público ao operador, nos termos referidos no anterior n.º 1 fica, porém, condicionada à celebração de acordo escrito entre o primeiro outorgante e a 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 24.º do RJSPTP.

Cláusula 8.ª

Autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório

1 —Por força do presente contrato, o primeiro outorgante delega na segunda outorgante a competência prevista no artigo 10º da Lei nº 52/2015 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 (Regulamento do Transporte Automóvel), 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 – Inclui-se no âmbito da delegação de competências referida no anterior n.º 1 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.

3 – A autorização referida neste artigo deve obedecer ao disposto nos artigos 11º e 12º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Secção II

Investimento e Financiamento

Cláusula 9.º

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

1— A presente delegação de atribuições e competências não representa, nos termos do disposto na alínea a) do nº 3 do artigo 115º da Lei nº 75/2013, o aumento da despesa pública global, obrigando as partes outorgantes a respeitar em todo o tempo de execução do presente contrato o referido requisito.

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 10.ª

Investimento em redes, equipamentos e infraestruturas

1 - 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.

2 - Para a realização dos investimentos referidos no número anterior, as partes outorgantes poderão apresentar candidaturas, individuais ou conjuntas, a programas de financiamento nacionais e comunitários, comprometendo-se a colaborar reciprocamente na organização e execução das mesmas.

Cláusula 11ª

Financiamento

1 – Nos termos do disposto na alínea e) do nº 3 da cláusula 1ª e sem prejuízo do disposto nos instrumentos contratuais que regulam a exploração do serviço público de transporte de passageiros, a segunda outorgante pode estabelecer mecanismos de financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros que impliquem, designadamente, a afetação do produto das seguintes receitas:

a) Tarifárias geradas pelo serviço público de transporte de passageiros, quando constituem receitas próprias desta enquanto autoridade de transporte;

b) Receitas próprias provenientes da venda de cartões de suporte, nos termos a definir por esta;

c) Receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento;

d) 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 à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros;

e) Receitas de contribuições já existentes, nos termos da legislação aplicável;

f) Receitas provenientes de comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis ao sistema de transportes e que beneficiem outros setores;

g) Receitas de exploração comercial e publicidade nos serviços públicos de transporte de passageiros;

h) Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros; e

i) Outras receitas decorrentes da eventual operação de serviços intermediários, designadamente de canais de venda ou serviços conexos.

2 - A criação das taxas referidas na anterior alínea d) e que se refere o artigo 6º da Lei nº 10/90, de 17 de março e os nºs 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do artigo 11º do RJSPTP, competirá ao primeiro outorgante mas constituirá receita própria da segunda outorgante.

3 — O modelo de fixação, aprovação, liquidação, cobrança e fixação das percentagens das taxas referidas no número anterior será definido através de acordo escrito a celebrar entre as partes outorgantes.

4 — A elaboração e apresentação do estudo de impacto financeiro necessário para sustentar as propostas de fixação das percentagens municipais nos termos previstos nos anteriores nºs 2 e 3 será da responsabilidade da segunda outorgante.

6 — As receitas provenientes do Fundo para o Serviço Público de Transportes, previsto no artigo 12.º do RJSPTP, constituirá receita da segunda outorgante.

Cláusula 12.ª

Contrapartidas financeiras

A segunda outorgante pode, por força do presente contrato, receber as contrapartidas financeiras devidas pela atribuição do direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros pelos operadores de serviço público, nos termos do disposto no artigo 28º do RJSPTP.

Secção III

Títulos e Tarifas de Transporte

Cláusula 13.ª

Regimes Tarifários

1 – Nos termos do disposto no artigo 38º do RJSPTP a segunda outorgante poderá definir os títulos de transporte a disponibilizar no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal e poderá 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 n.º1 do artigo 38.º do RJSPTP.

2 – Por força do presente contrato a segunda outorgante poderá autorizar a criação de títulos de transporte da iniciativa dos operadores de serviço público nos termos previstos no artigo 39º do RJSPTP.

3 – Cabem no âmbito das competências delegadas à segunda outorgante a competência para fixar os valores máximos de preços e atualização de tarifas, devendo ser assegurada a conformidade com a portaria a que alude o n.º1 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 II

Supervisão, Fiscalização e Regime Sancionatório

Cláusula 14.ª

Fiscalização e monitorização

1 – Nos termos do presente contrato o primeiro outorgante delega na segunda outorgante a competência para fiscalizar e monitorizar a exploração do serviço público de transporte de passageiros.

2 —Em execução da competência referida no anterior nº 1 compete à segunda outorgante supervisionar e fiscalizar 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 legislação aplicável, bem como, quando exista contratualização da exploração de serviço público de transporte de passageiros, se aplicável, no cumprimento do disposto nos respetivos contratos.

Cláusula 15.ª

Incumprimento e Sanções Contratuais

1 — Em caso de incumprimento grave ou reiterado, por parte do operador de serviço público, das obrigações que lhe incumbem no âmbito do serviço público de transporte de passageiros municipal, a segunda outorgante pode determinar a suspensão da prestação de serviço público em causa, pelo prazo de um ano, ou proceder à revogação da respetiva autorização, nos termos previstos no artigo 44.º do RJSPTP e aplicar sanções contratuais nos termos do disposto no artigo 45.º do mesmo diploma.

2 – O produto das multas contratuais aplicadas reverte para a segunda outorgante.

Capítulo III

Compromisso Institucional

Secção I

Cooperação Institucional

Cláusula 16.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 obrigações assumidas no âmbito do presente contrato ou de qualquer obrigação prevista no RJSPTP.

Cláusula 17.ª

Cooperação Institucional

1 — A segunda 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 4.ª.

2- A segunda outorgante obriga -se a dar conhecimento, ao primeiro outorgante, de quaisquer circunstâncias que impliquem a alteração de serviços de transporte público a aprovar ou já aprovada.

3 — A primeira 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 segunda 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 primeiro outorgante, quanto às condições a estabelecer para a exploração do referido serviço.

5 - Sempre que a segunda 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 primeiro 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 18.ª

Comunicações

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

a) Município de Santa Comba Dão - Endereço: Largo do Município,13, 3440-337 Santa Comba Dão; e -mail: ana.saldanha@cm-santacombadao.pt;

b) Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões - Endereço: Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela; e -mail: secretariado@cimvdl.pt.

2 — Em caso de alteração de endereço e/ou meios de contatos, as partes outorgantes comprometem -se a comunicar a respetiva alteração no prazo de 30 dias úteis.

Secção II

Unidades Técnicas de Gestão

Clausula 19.ª

Unidades Técnicas de Gestão (UTG)

Poderão ser criadas Unidades Técnicas de Gestão (UTG) destinadas a assegurar a coordenação, gestão e acompanhamento técnico dos assuntos de interesse comum da segunda 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 segunda outorgante.

Clausula 20.ª

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 segunda 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 do primeiro outorgante às UTG será obrigatória, assim como os casos em que os seus pareceres serão, além de obrigatórios, vinculantes.

Capítulo IV

Modificação e Extinção do Contrato Interadministrativo

Cláusula 21.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 Transportes, I.P (IMT), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da Internet daquele organismo.

Cláusula 22.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 nos n.ºs 5 a 9 do artigo 123.º 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 V

Disposições Finais

Cláusula 23.ª

Conformidade legal e publicitação do Contrato

Nos termos previstos no nº 8 do artigo 10º do RJSPTP o presente Contrato deve ser remetido ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da Internet daquele organismo.

Cláusula 24.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 25.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 26.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 27.ª

Entrada em vigor

O presente Contrato entra em vigor no primeiro dia útil, após publicitação no sítio da Internet do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT).

Tondela, 24 de janeiro de 2017

Em representação do primeiro outorgante,

O Presidente da Câmara Municipal de Santa Comba Dão

(Leonel José Antunes Gouveia)

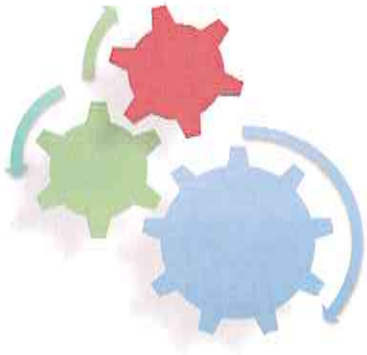
Em representação da segunda outorgante,

O Presidente da CIM Viseu Dão Lafões

(José Morgado Ribeiro)

4. ANEXO - Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras

Guião
para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras



IMT

A | Breve enquadramento

1 - Apresentação

A.1 Apresentação

É da competência do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P., disponibilizar um guião de suporte à aplicação das disposições transitórias do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o qual deverá também ter em conta as diretrizes europeias estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

O período transitório inicia-se com a organização das novas autoridades de transportes e com o cumprimento de obrigações imediatas de estruturação institucional e de articulação das autoridades entre si, bem como com a implementação de novas regras de relacionamento entre autoridades e operadores de transportes.

Sobre as autoridades de transportes e outras entidades públicas com atribuições no setor dos transportes e da mobilidade impendem igualmente competências em matéria de promoção de instrumentos de planeamento e de atividades de preparação e definição de serviços mínimos, bem como da condução de procedimentos concursais, com o objetivo da celebração de contratos de serviço público, a concretizar até dezembro de 2019.

Durante o período transitório, uma visão global de todo o regime jurídico permitirá não só enquadrar melhor as decisões a tomar nesta fase, como também antever o seu impacto na concretização das etapas seguintes.

A estrutura do presente Guião corresponde, assim, à visão faseada da implementação do novo regime jurídico em várias etapas, sequenciais e paralelas, pressupondo uma abordagem que deverá ser lida de uma forma flexível e ajustada a cada caso concreto, em função da dimensão e da complexidade dos territórios e das questões em presença.

A.2 Organização do Guião – Índice Geral

O Guião está organizado em 4 capítulos e subdividido em áreas temáticas, sendo que:

- A 1.ª fase corresponde aos procedimentos que deverão estar finalizados em 30 de junho de 2016 e;
- A 2.ª Fase corresponde aos procedimentos que deverão estar finalizados em 3 de dezembro de 2019 .

A | Breve enquadramento	B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP	C | 2.ª Fase de implementação do RJSPTP	D | Informação de Apoio
• Contextualização	• Autoridades de transportes • Capacitação das autoridades • Contratos interadministrativos • Validação de informação • Autorizações provisórias	• Planeamento • Financiamento e tarifários • Procedimentos concursais • Contratos de serviço público	• Legislação • Definições e conceitos

Sem prejuízo da **leitura sequencial**, é possível uma **navegação dinâmica** do Guião:

Em cada área temática, as matérias são abordadas em forma de pergunta. Clicando no símbolo assinalado, acede-se diretamente a cada questão específica.

Continuar — Se a questão se desenvolver por mais de uma página, o símbolo assinalado permite aceder à página seguinte.

Em qualquer página, clicando no símbolo assinalado, acede-se ao ponto de partida anterior.

Questões seguintes — Clicando no símbolo assinalado, acede-se ao índice seguinte de questões.

Capítulos - Índice — Clicando no símbolo assinalado, acede-se ao índice inicial de capítulos.

R — O símbolo assinala as recomendações ou linhas orientadores

A.3 Porque surge o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros?

O **RJSPTP** (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho) adapta ao enquadramento nacional as diretrizes europeias que estabelecem **as condições em que as autoridades competentes podem impor obrigações de serviço público, no âmbito de um contrato de serviço público de transporte de passageiros**.

- Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007
- Comunicação 2014/C 92/01 da Comissão Europeia – Orientações interpretativas do Regulamento

Este novo regime jurídico surge também porque é necessário:

Substituir o **enquadramento legislativo nacional para o setor dos transportes terrestres de passageiros, desatualizado e desajustado das necessidades atuais.** — Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948

Concretizar a descentralização administrativa de competências de acordo com o **Regime Jurídico e Financeiro das Autarquias Locais e Entidades Intermunicipais.** — Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro

Ter em conta as competências da nova **Autoridade da Mobilidade e dos Transportes** e do **Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.** — Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio e Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio

Ter em conta o **Plano Estratégico dos Transportes** e o **Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas — PETI3+**, quanto aos objetivos de descentralização e de sustentabilidade económica, financeira e social do setor dos transportes. — Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro e Resolução do Conselho de Ministros n.º 105-A/2015, de 20 de agosto

Continuar

A.3 Que mudanças estruturais são estabelecidas pelo RJSPTP?

- Aplica-se a **serviços de âmbito local, urbano, suburbano, municipal, intermunicipal e inter-regional aos modos de transportes ferroviários, rodoviários e fluviais.**
- Define quem são e como atuam **as autoridades competentes na organização do setor dos transportes terrestres** (e fluviais integrados em sistema de transportes terrestres).
- Estabelece a **regra geral de realização de procedimentos concursais** para a escolha do operador de transportes, o que vem introduzir um regime de concorrência regulada no setor dos transportes.
- Define as condições em que as autoridades competentes podem impor **obrigações de serviço público** no âmbito de um contrato de serviço público ou de regras gerais.

*Importante: Até **3 de dezembro de 2019** todos os transportes terrestres da União Europeia têm de ter sido submetidos a procedimento concursal e/ou devidamente enquadrados em contratos de serviço público*

Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de outubro de 2007

Continuar

A.4 Que etapas de implementação do RJSPTP estão descritas no Guião?

- Numa visão geral, o Guião será estruturado numa sucessão de tarefas e procedimentos que, se recomenda que sejam seguidos, sequencialmente e/ou paralelamente, para que até 2019 o processo de contratualização dos serviços de transportes seja concluído com sucesso.
- Ainda que a 1.ª parte do Guião se foque nas tarefas e procedimentos tendentes à emissão de autorizações provisórias, as tarefas seguintes podem ser desenvolvidas paralelamente.

2015

- Articulação e assunção de competências das autoridades competentes
- Capacitação interna das autoridades competentes
- Celebração de contratos interadministrativos entre autoridades
- Validação de informação prestada pelos operadores de transportes
- Emissão de autorizações provisórias
- Planeamento do sistema de transportes a contratualizar
- Financiamento do sistema e politica tarifária
- Preparação e lançamento de procedimentos concursais
- Contratualização e monitorização dos serviços de transportes

2019

B

Qual o processo de implementação do RJSPTP?

Principais etapas que é necessário desenvolver para a implementação da 1.ª fase do RJSPTP:

1.ª Fase - Até 30 de junho de 2016

2.1
- **Criação de autoridades de transportes: assunção de competências e articulação entre autoridades** (municipais, intermunicipais, outras)
- Quem são as autoridades de transportes competentes, que competências possuem e de que forma se articulam entre si

2.2
- **Início do processo de capacitação interna das autoridades**
- Após decisão sobre quem são as autoridades de transportes, cada uma delas deverá capacitar-se internamente, ao nível técnico e organizacional, para poder exercer as suas competências

2.3
- **Celebração de contratos interadministrativos entre autoridades**
- Quais as formas de articulação entre autoridades de transportes e que possibilidades estão disponíveis

2.4
- **Validação de informação prestada pelos operadores de transportes**
- Após ou paralelamente à sua organização, as autoridades de transportes devem validar a informação prestada pelos operadores sobre o serviço público oferecido

2.5
- **Emissão de autorizações provisórias**
- Ultrapassadas as fases anteriores, deverão ser emitidas autorizações provisórias para todos os serviços de transporte público de passageiros prestados pelos operadores, a vigorar até à contratualização dos serviços

Continuar

B.1

Quanto a autoridades de transportes, importa saber:

1 - Quais as principais etapas da primeira fase do período transitório (até junho de 2016)?

2 - Quais são as autoridades de transportes competentes?

3 - Quais são as entidades intermunicipais competentes?

4 - Que outras entidades públicas têm competências ao abrigo do RJSPTP?

5 - Quais são as principais competências das autoridades de transportes?

6 - Como são classificados os serviços de transporte no que se refere à abrangência territorial?

7 - Como determinar a competência territorial relativa aos serviços de transportes?

8 - Que situações concretas se podem perspetivar na determinação da competência territorial ?

9 - Existem mais vantagens na gestão municipal ou intermunicipal dos serviços de transportes?

10 - Quais as vantagens no aprofundamento de uma abordagem integrada do sistema de transportes?

Questões seguintes

Capítulos - Índice

B.1

1 - Quais as principais etapas da primeira fase do período transitório (até junho de 2016)?

R Em suma, a primeira parte deste Guião debruça-se, sobretudo, sobre as principais etapas da 1.ª fase do período transitório e sobre a relação entre entidades públicas e privadas, processando-se da seguinte forma:

B.1

2 - Quais são as autoridades de transportes competentes?

As **autoridades de transportes** são as entidades públicas com atribuições e competências em matéria de definição dos objetivos estratégicos para a mobilidade, planeamento, organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros e contratualização e determinação de obrigações de serviço público e de tarifários.

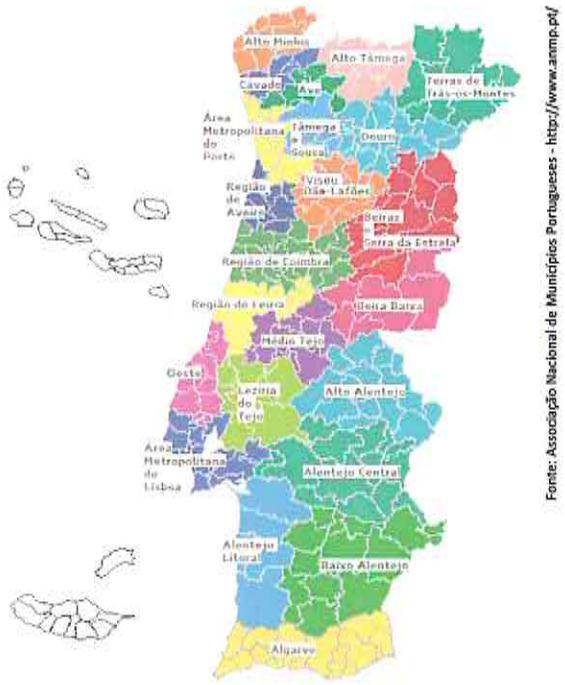
As autoridades de transporte são classificadas em função da área de abrangência dos serviços de transportes e competências em:

Nível Nacional	Estado (1)	• Âmbito nacional (competência supletiva). • Serviços internacionais e serviços expresso. • Serviços ferroviários pesados (CP e Fertagus). • Metros de Lisboa, Porto, Margem Sul e Mondego • Transportes Urbanos de Lisboa (Carris, Transtejo, Soflusa) e do Porto (STCP).
Nível Local (2)	Municípios	• Serviços de âmbito municipal.
	Comunidades Intermunicipais (CIM)	• Serviços de âmbito intermunicipal e inter-regional.
	Áreas Metropolitanas (AM)	

(1) Estado representado pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas dos transportes e das finanças.
(2) No entendimento do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, autoridade competente a nível local é aquela que não tem abrangência geográfica nacional.

B.1

3 - Quais são as entidades intermunicipais competentes?



Fonte: Associação Nacional de Municípios Portugueses - http://www.anmp.pt/

As autoridades de transportes de nível intermunicipal, em Portugal continental são:

Áreas Metropolitanas

- Lisboa
- Porto

Comunidades Intermunicipais

- Alto Minho
- Cávado
- Ave
- Alto Tâmega
- Tâmega e Sousa
- Douro
- Terras de Trás-os-Montes
- Região de Aveiro
- Região de Coimbra
- Região de Leiria
- Viseu Dão Lafões
- Beiras e Serra da Estrela
- Beira Baixa
- Oeste
- Médio Tejo
- Alentejo Litoral
- Alto Alentejo
- Alentejo Central
- Baixo Alentejo
- Lezíria do Tejo
- Algarve

Nota: O RJSPTP aplica-se nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com as necessárias adaptações.

B.1

4 - Que outras entidades públicas têm competências ao abrigo do RJSPTP?

Além das entidades com competências de organização e contratualização dos serviços de transportes, têm intervenção:

- A **Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) que é o regulador nacional do setor da mobilidade e dos transportes**, com poderes de regulação, regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, em matéria tarifária, proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência, e poderes de mediação de conflitos.

Regulação económica, supervisão e fiscalização do mercado

- O **Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., (IMT) que é a entidade nacional responsável** pela regulamentação técnica, licenciamento, certificação e homologação, coordenação, fiscalização e planeamento no setor dos transportes terrestres, bem como pela gestão de registos nacionais.

Regulamentação técnica, licenciamento e fiscalização

Contudo:

- Ao IMT cabe ainda apoiar as autoridades de transporte na implementação no novo regime jurídico;
- Provisoriamente, e enquanto as novas autoridades não se constituírem, o IMT assume a gestão das autorizações de serviços de transportes existentes, com exceção das referentes às Áreas Metropolitanas;
- O IMT pode acompanhar contratos de concessão em que o Estado seja concedente e apoiar a implementação da política de transportes e mobilidade.

Importante: Não cabe ao IMT o planeamento do sistema, a elaboração de procedimentos concursais e/ou de contratos de serviço público nos territórios de autoridades competentes de âmbito local.

B.1

5 - Quais as principais competências das autoridades de transportes?

Planeamento das infraestruturas, redes e de serviços

Planeamento, organização, desenvolvimento e articulação dos serviços de transporte e respetivos equipamentos e infraestruturas.

Exploração através de meios próprios e/ou da atribuição a operadores de serviço público, através de contratos de serviço público e/ou mera autorização.

Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros.

Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados.

Gestão de contratos e das obrigações de serviço público.

Determinação e financiamento das obrigações de serviço público.

Gestão e monitorização

Gestão do **sistema tarifário** e das compensações por bonificações sociais.

Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros.

Informação e Divulgação

Recolha e tratamento de dados (inquéritos à mobilidade, inquéritos de opinião...) e promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes.

Divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

Nota. Matérias como o planeamento, serviços mínimos, financiamento, sistema tarifário, monitorização ou contratação serão aprofundadas na segunda fase de implementação do RJSPTP.

B.1

6 - Como são classificados os serviços de transportes de acordo com a abrangência territorial?

Os serviços de transporte podem ser classificados da seguinte forma:

Serviços de âmbito municipal

- Desenvolvem-se integral ou maioritariamente **dentro do território de um município.**
- Podem existir linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade (interfaces ou garagens de operadores, por exemplo) que entrem no território dos municípios contíguos (que partilhem fronteiras).

Serviços de âmbito intermunicipal

- Desenvolvem-se em vários municípios, **integral ou maioritariamente dentro do território de uma entidade intermunicipal** (CIM/AM).
- Podem existir linhas secundárias de interligação que entrem no território de CIM contíguas.

Serviços de âmbito inter-regional

- Desenvolvem-se no **território de diferentes entidades intermunicipais, entre CIM ou entre CIM e AM.**

Serviços de âmbito nacional

- O Estado é competente e pode delegar **parte ou a totalidade das suas** competências (por exemplo, no IMT);
- Abrangem todos os serviços que não se incluam nos anteriores.

B.1

7 - Como determinar a competência territorial relativa a serviços de transportes?

R

O conceito de "desenvolvimento maioritário", num determinado território, poderá ser determinado, pela autoridade de transportes competente, tendo em consideração diversos critérios, a título de exemplo:

- **Extensão do percurso** realizado em cada território.
- **Concentração da oferta ou da procura** em cada território.
- **Hierarquia do serviço proporcionado** (local, urbano, suburbano, municipal, intermunicipal, inter-regional ou nacional).
- **Número de paragens que servem cada território** (e.g., percursos realizados sem paragens num determinado território).
- **Tipologia do serviço, considerando por exemplo**:
  - Se o percurso do serviço se destina a fazer a **ligação a um centro urbano ou equipamento público ou interface de maior dimensão** em outro território;
  - Se o serviço está **integrado numa "área coerente de mobilidade", centrada num território, que exerce influência ou tem fortes interdependências face a outro território**, podendo ultrapassar limites administrativos;
  - Se o serviço serve uma **área/aglomeração urbana/suburbana, contínua**, independentemente de limites administrativos;
  - Se o **percurso, num dos territórios** (seja menor ou não) **é acessório**, complementar ou afluente (alimentador) da rede do mesmo modo ou de outros modos.

Nota: Quando existam linhas secundárias e complementares em territórios contíguos, independentemente da entidade responsável pela gestão de autorização/contrato, a autoridade desses territórios contíguos partilha competências, seja na qualidade de coautoridade de transportes, seja através de consulta e parecer prévio, para efeitos, designadamente de: implementação de itinerários, de paragens, ocupação de via e espaço públicos e circulação.

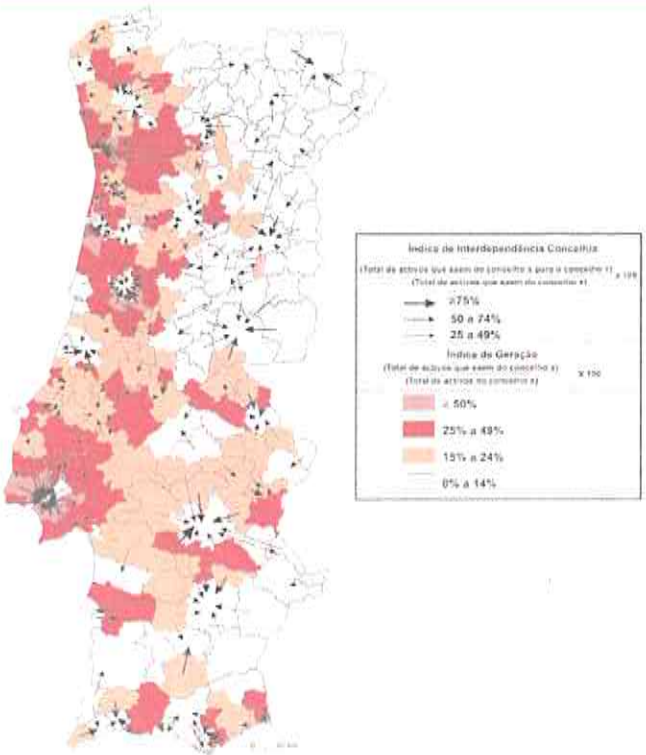
Continuar

B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP

1 - Autoridades de transportes

B.1

7 - Como determinar a competência territorial relativa a serviços de transportes?



Fonte: Marques da Costa, N., Marques da Costa, E., «Acessibilidades e Configuração de Bacias de Emprego no Território Nacional». X Encontro da APDR – Demografia e Desenvolvimento Regional. Évora. 2007 (adaptado)

«Área Coerente de Mobilidade», e.g, «bacia de emprego», área geográfica, com centralidades e polarizações próprias, onde se desenvolvem - por motivos económicos, sociais, culturais, laborais e outros - fortes relações de interdependência e se originam deslocações que, utilizando os serviços e ou infraestruturas de transportes e mobilidade, ultrapassam limites administrativos.

Este conceito pressupõe, no que se refere aos transportes e mobilidade, uma maior relevância da **"região funcional"** sobre a **"região administrativa"**.

R

A sua aplicação implica necessariamente, articulação entre várias autoridades de transportes.

Continuar

B.1

8 - Que situações concretas se podem perspetivar na determinação da competência territorial?

R Quais as autoridades competentes nas várias possibilidades de desenvolvimento de serviços face aos limites administrativos?

Exemplo 1: Linhas que se desenvolvem inteiramente dentro do território de um Município ou apenas com uma pequena parte do percurso num município confinante (**serviço municipal**)

- São da competência do Município; ou
- O Município delega a sua competência na CIM/AM onde se integra.

Exemplo 2: Linhas que ultrapassam fronteiras municipais, com percurso predominantemente em território fora do município, numa única CIM/AM.(**serviço intermunicipal**)

- São da competência da CIM/AM; ou
- A CIM/AM partilha competências com os municípios envolvidos

Exemplo 3: Linhas que se desenvolvem predominantemente numa CIM/AM, apenas com uma pequena parte do percurso noutra CIM/AM

- São da competência da CIM/AM; ou
- A CIM/AM partilha competências com a CIM/AM confinante

Município
CIM/AM

Continuar

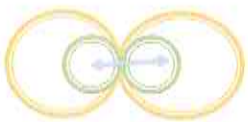
B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP
1 - Autoridades de transportes

B.1

8 - Que situações concretas se podem perspetivar na determinação da competência territorial?

R Quais as autoridades competentes nas várias possibilidades de desenvolvimento de serviços face aos limites administrativos?

Exemplo 4: Linhas que ultrapassam as fronteiras de uma CIM/AM, com boa parte do percurso no território de outra CIM/AM (**serviço inter-regional**)



- É da competência partilhada das CIM contíguas ou AM/CIM; ou
- Na falta de acordo entre as CIM/AM, o Estado pode assumir transitoriamente as competências

Exemplo 5: Linhas que se desenvolvem entre várias CIM/AM, no território de vários municípios e CIM **(serviço inter-regional).**

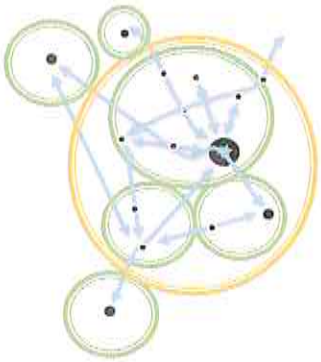
- É da competência partilhada entre várias CIM e/ou AM; ou
- Na falta de acordo entre as CIM/AM, o Estado pode assumir transitoriamente as competências

Nota:
Os exemplos apresentados são apenas algumas das situações que podem surgir, acompanhados das **várias possibilidades de atuação** das autoridades de transportes, **tendo em conta os múltiplos circunstancialismos locais.**

Município
CIM/AM

B.1

9 - Existem mais vantagens na gestão municipal ou intermunicipal dos serviços de transportes?



Na generalidade dos concelhos será possível encontrar serviços de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, e como tal o planeamento das redes **implica a articulação entre diferentes autoridades de transportes**.

O RJSPTP oferece uma **liberdade de escolha muito alargada relativamente ao modelo de gestão das redes de serviços**, sendo possível assumir uma configuração em que o número de autoridades de transportes corresponde à soma do número de municípios e de CIM/AM existentes.

Importante: Caberá aos municípios e CIM/AM avaliar, caso a caso, que serviços deverão manter-se sob tutela municipal e aqueles que poderão ter uma tutela intermunicipal.

R

Na atual fase de transição recomenda-se que, na generalidade e sem prejuízo de avaliação caso a caso, as **competências sejam assumidas sobretudo pelas CIM/AM** porque:

- O **planeamento integrado** das linhas numa lógica de rede pode trazer vantagens significativas a nível do serviço prestado;
- O **esforço de aprendizagem** relativamente ao modelo de planeamento e gestão das redes fica concentrado numa única entidade permitindo uma maior especialização técnica da equipa;
- **O número de interações** entre autoridades de transporte **fica reduzido** porque uma única autoridade gere um número mais significativo de linhas;
- O **âmbito territorial mais alargado** potenciará as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar.

Continuar

B.1

9 - Existem mais vantagens na gestão municipal ou intermunicipal dos serviços de transportes?

Com a delegação de competências dos municípios nas CIM/AM, os municípios:

- **continuam a poder ser consultados** relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam o seu território;
- podem manter **a gestão de um conjunto de linhas, de interesse local e urbano**, se assim o entenderem;
- em qualquer momento podem **recuperar as competências dos serviços** que tenham delegado na CIM/AM.

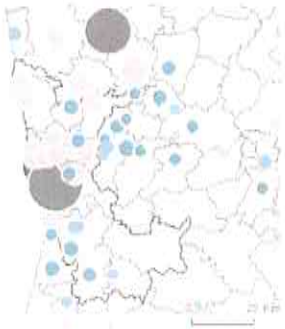
Importante: As competências territoriais não são exclusivas, devendo ser exercidas de forma partilhada.

Sobretudo nas áreas metropolitanas, é recomendável uma gestão do sistema de nível intermunicipal, sem prejuízo da possibilidade de existir coordenação reforçada e/ou gestão partilhada com municípios e da gestão, por estes, de serviços de transportes claramente considerados de âmbito meramente local.

R

⇒ Tal resulta da necessidade de se atender à complexidade e densidade da rede, integração física, tarifária e lógica de vários modos de transporte, forte intermodalidade e pendularidade, continuidade urbana, existência de interfaces de âmbito regional e nacional e forte capacidade de atração intermunicipal e inter-regional, à semelhança do que acontece na generalidade das áreas metropolitanas europeias.

Pormenor da Área Metropolitana do Porto



Pormenor da Área Metropolitana de Lisboa

Fonte: População residente em Cidades Estatísticas nas áreas metropolitanas e zonas limítrofes de influência metropolitana. INE 2014

Continuar

B.1

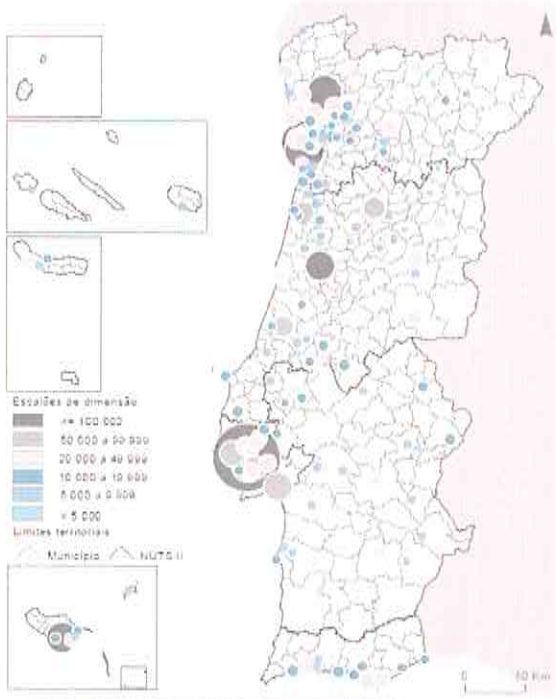
9 - Existem mais vantagens na gestão municipal ou intermunicipal dos serviços de transportes?

No caso de outros concelhos ou zonas urbanas de maior dimensão e/ou naqueles em que existam serviços de transportes urbanos com alguma complexidade, pode justificar-se que **a competência sobre os serviços de âmbito municipal seja assumida desde logo pelos municípios**, sem prejuízo de se ponderar, **em primeiro lugar, a partilha/delegação de competências com a CIM** em que se integram.

No entanto, tal decisão dependerá de **avaliação, caso a caso**, pela autoridade de transportes competente.

R A título de exemplo, poderá justificar-se uma gestão diferenciada dos serviços de transportes, se uma cidade/concelho:

- Detiver mais de 50.000 habitantes; ou
- Concentrar a maior parte da população, serviços e equipamentos atractores/geradores de tráfego da região; ou
- Possuir rede de transportes urbanos de gestão autónoma e com complexidade relevante, no âmbito da região.



Fonte: População residente em Cidades Estatísticas, INE 2014

B.1

10 - Quais as vantagens do aprofundamento de uma abordagem integrada do sistema de transportes?

R Uma visão e abordagem abrangente do sistema potencia a melhor articulação dos diversos níveis de planeamento e gestão, quer do sistema, quer dos seus diversos atores, no âmbito das respetivas competências (autoridades e operadores):

Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.

Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a **sustentabilidade económica e financeira** da prestação desses serviços.

Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.

Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma **melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.**

Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e **melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.**

Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à "regulação" e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

B.2

Quanto à capacitação das autoridades de transportes, importa saber:

1 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes?

2 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, a nível organizacional?

3 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, a nível técnico?

4 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, quanto à informação sobre o sistema?

Questões seguintes

Capítulos - Índice

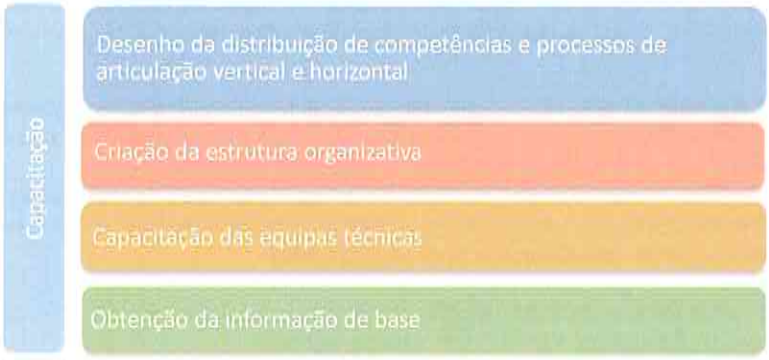
B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP
2 - Capacitação

B.2

1 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes?

Nesta etapa de transição, as **novas autoridades de transporte deverão capacitar-se,** de modo a garantir que possuem as competências técnicas necessárias que lhes permitam o desenvolvimento das tarefas identificadas na 1.ª Fase da implementação do RJSPTP mas, igualmente, iniciar a implementação das competências necessárias ao desenvolvimento da fase seguinte de aplicação da totalidade do novo regime jurídico.

R Este processo envolve a consideração de quatro vertentes:



Nota: A profundidade da capacitação institucional está **dependente da extensão de competências** que cada autoridade de transportes assume ou da responsabilidade assumida em processos de articulação ou partilha de competências, bem como dos prazos em que tal assunção ou partilha de competências se dar, mas também terá em conta os **circunstancialismos locais** (número e extensão de serviços, área territorial, etc.).

B.2

2 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, a nível organizacional ?

R É necessário densificar a estrutura organizativa e o desenho institucional.

Desenho da distribuição de competências e respetivos processos de articulação vertical e horizontal

Uma vez acordada a distribuição de competências entre autoridades, é necessário estabelecer a organização interna de cada autoridade de transportes e enquadrar os processos de:

- **Articulação vertical**: entre a(s) CIM(s) e autarquia(s) e destas com o IMT e a AMT.
- **Articulação horizontal**: entre entidades de mesmo nível e em cada estrutura organizativa, entre o departamento responsável pela gestão e planeamento das redes **e serviços** de transportes e os restantes departamentos da estrutura organizativa (e.g., Câmara Municipal ou outra).

Criação de estruturas organizativas

- As CIM/AM e municípios **precisam de adaptar a estrutura da organização às novas competências** de planeamento **e gestão** das redes e **serviços** de transportes.
- A implementação do RJSPTP **implica a constituição de um corpo técnico base**, dedicado aos transportes e mobilidade, mas a dimensão desta equipa e as valências técnicas asseguradas **dependem do nível de competências que forem assumidas** por cada uma das autoridades.

B.2

3 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, a nível técnico?

R É necessário proceder à capacitação de equipas técnicas.

Capacitação das equipas técnicas

A capacitação das equipas técnicas pode ser desenvolvida de forma gradual, à medida que se assumam e efetivem todas as competências da autoridade de transportes.

É fundamental que as equipas tenham capacidade para desenvolver as seguintes tarefas:

- **Compreensão da organização da oferta e da procura de transportes**, no que diz respeito ao serviço que é proporcionado pelos operadores, com recurso ao SIGGESC e a sistemas de monitorização do setor
- **Validação da informação** carregada no SIGGESC, em articulação com os operadores de transporte, de modo a garantir que a mesma traduz o serviço oferecido
- **Comunicação com as diferentes autoridades de transportes**, de modo a compreender a articulação entre os diferentes serviços de transporte.
- **Elaboração dos conteúdos dos contratos interadministrativos** a celebrar entre autoridades de transportes e desenho **das autorizações provisórias e correta especificação dos termos** em que estas são atribuídas;
- Desenho, contratualização e implementação **da rede e serviços de transportes e mobilidade intermodal.**

Continuar

B.2

3 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, a nível técnico?

		Planeamento de redes	Especialista em SIG's	Economia	Direito	Engenharia / Geografia	Design / Comunicação
Planeamento das infraestruturas redes e de serviços	**Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação** dos serviços de transporte	●	●			●	
	Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público	●		●	●	●	
	Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas	●		●		●	
	Financiamento do SPTP, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas	●		●	●		
	Gestão de contratos e determinação e financiamento das **obrigações de serviço público**	●		●	●		
Gestão e monitorização	Gestão do **sistema tarifário** e das compensações por bonificações sociais			●	●	●	
	Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros	●	●		●		
Informação e divulgação	**Realização de inquéritos à mobilidade** e promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes						
	Divulgação do serviço público de transporte de passageiros						

B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP
2 - Capacitação

B.2

4 - Como se devem capacitar as autoridades de transportes, quanto à informação sobre o sistema?

Obtenção da informação de base

O planeamento e a gestão dos serviços de transportes por parte das autoridades de transportes pressupõe que estas conhecem a oferta e a procura no território em que se desenvolvem.

Para tal é necessário desenvolver bases de trabalho:

Base de dados sobre a procura e a oferta de transporte público

- Garantir, numa primeira fase, que os operadores começam a disponibilizar informação sobre a procura e a oferta numa base regular.
- Realização de recolhas complementares de informação (contagens, inquéritos origem-destino, inquéritos à mobilidade, inquéritos de satisfação), de modo a construir uma base de trabalho consistente.
- Conhecer a procura e a oferta atual e a evolução ao longo do tempo.
- A informação do SIGGESC é essencial para esta caracterização e é uma ferramenta com enormes potencialidades para a maturidade do processo de planeamento das redes e serviços de transportes.

Base de dados com custos do sistema

- Base de dados com custos do sistema tendo em conta inquéritos à mobilidade e a conta pública do sistema.
- Construção de uma matriz de custos de produção de transporte que permita igualmente avaliar quais as melhores opções contratuais a considerar na 2.ª fase da aplicação do RJSPTP.

B.3

Quanto à assunção de competências pelas autoridades de transportes, importa saber:

1 - Como é que as autoridades de transportes assumem as respetivas competências?

2 - O que é um contrato interadministrativo?

3 - Qual o âmbito temporal dos contratos interadministrativos?

4 - Os contratos interadministrativos abrangem todas as entidades públicas competentes do setor?

Questões seguintes
Capítulos - Índice

B.3

1 - Como é que as autoridades de transportes efetivam a assunção de competências?

R Previamente ao exercício de competências ou tomada de quaisquer decisões relativas a carreiras, linhas ou redes e serviços de transportes específicos, as autoridades de transportes (municípios, CIM, AM) devem assumir a qualidade de autoridade de transportes, **articular-se entre si e informar o IMT.**

No território municipal e quanto a serviços municipais	• Se o município for exclusivamente competente, comunicar a deliberação de assunção de competências. • Se existir delegação de competências na CIM/AM, comunicar a deliberação de delegação de competências e respetivo contrato interadministrativo que for celebrado. • Se existir partilha de competências com município ou CIM/AM, comunicar o contrato interadministrativo que for celebrado.
No território regional e quanto a serviços intermunicipais	• Se CIM/AM for exclusivamente competente, comunicar a deliberação de assunção de competências . • Se existir delegação de competências dos municípios na CIM/AM, comunicar a deliberação de delegação de competências e respetivo contrato interadministrativo que for celebrado. • Se existir partilha de competências com municípios ou CIM/AM, comunicar o contrato interadministrativo que for celebrado.
Quanto a serviços inter-regionais	• Se existir delegação de competências na CIM/AM, comunicar a deliberação de delegação de competências por parte dos municípios. • Se existir partilha de competências com municípios ou CIM/AM, comunicar o contrato interadministrativo que for celebrado.

Nota: As formas de articulação são decididas pelas autoridades competentes, tendo em conta os múltiplos circunstancialismos locais.

B.3

2 - O que é um contrato interadministrativo?

Os contratos interadministrativos estabelecem as regras relativas à **articulação, delegação e partilha de competências** entre as autoridades de transportes e devem definir:

- **Modelo de gestão dos serviços públicos de transportes**, refletindo as decisões sobre:
  - **Regras de delegação de competências:** gestão de nível intermunicipal e/ou municipal e/ou partilhada em vários níveis.
  - **Serviços de transporte considerados:** Gestão de serviços *linha-a-linha* ou em *rede*, por operador de transportes ou por áreas geográficas determinadas ou tendo em conta o caráter autónomo de uma rede face a outra(s).
- **Modelo de financiamento institucional e de condições de exploração.**
- **Modelo de atribuição das responsabilidades** associadas à gestão do sistema de transportes, bem como aos custos de administração.

R

Podem ainda conter informação sobre:

- Regras e procedimentos relativos a transmissão de informação;
- Procedimentos relativos a consultas prévias, concertação, autorizações e outros atos decisórios;
- Outros elementos que se considerem relevantes, designadamente os que constam do elenco de possíveis disposições de um contrato de serviço público.

B.3

3 - Qual pode ser o âmbito temporal dos contratos interadministrativos?

R

Na fase transitória, a acontecer até junho de 2016, é necessário garantir o desenvolvimento da **fase preparatória da contratualização**, na qual se deve implementar a **transição progressiva** do regime anterior para o atual. Para tal propõe-se o seguinte calendário:

Primeira Fase (2015-2016)

- Celebração de contratos interadministrativos de **curto prazo**, de forma simplificada, para facilitar a transição entre regimes e evitar a paralisação do sistema e/ou a introdução de disrupções não adequadamente planeadas ou articuladas.
- Assegurar o melhor conhecimento do sistema, com a **recolha de informação** e emissão de **autorizações provisórias**, permitindo uma melhor preparação e definição do modelo futuro de contratualização.
- Aquisição de **recursos** humanos e de **competências técnicas.**

Segunda fase (2017-...)

- **Celebração de novos contratos interadministrativos**, depois de elaborados os exercícios de planeamento das redes futuras e da definição do modelo de contratualização definitivo.

Nota: Respeitando os critérios constantes da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro

Os contratos devem ser enviados ao IMT, antes da entrada em vigor, para efeitos de **verificação da sua conformidade legal**.

⇒ Mesmo nos casos em que não haja lugar a celebração de contratos interadministrativos - as entidades que se assumam como autoridades de transportes **deverão comunicá-lo ao IMT.**

⇒ Quando? Quando não existe competência partilhada ou delegada entre autoridades de transportes.

B.3

4 - Os contratos interadministrativos abrangem todas as entidades públicas competentes do setor?

Em síntese, os **contratos interadministrativos são as formas preferenciais de todas as entidades de transportes estabelecerem os termos do seu relacionamento**.

B.4

Quanto à validação da informação dos operadores de transportes, importa saber:

1 - Como se processa a validação de informação prestada pelos operadores de transportes?

2 - O que é o sistema de informação nacional?

3 - Quais as funcionalidades do sistema de informação nacional?

4 - Que informação deve ser validada?

5 - Que informação adicional deve ser validada e com que periodicidade?

Questões seguintes
Capítulos - Índice

B.4

1 - Como se processa a validação da informação prestada pelos operadores?

Paralelamente ao processo de organização das autoridades, os **operadores de transporte rodoviário devem registar os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração** no sistema de informação de gestão de carreiras, de âmbito nacional o qual é gerido pelo IMT.

Nos últimos anos, o IMT tem vindo a desenvolver o Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC), no qual os operadores de transporte rodoviário têm registado informação com algumas insuficiências. Por isso é previsto um prazo alargado para que todos os operadores possam completar esta tarefa.

No prazo de 90 dias após a entrada em vigor do RJSPTP, os operadores devem prestar toda a informação necessária à emissão das autorizações provisórias, para que, de seguida, essa informação seja validada **no prazo adicional de 90 dias** pelas autoridades de transportes.

Nota: Por deliberação do IMT, a data limite para o carregamento da informação foi alargada, no sentido de melhor apoiar operadores e autoridades na adaptação a esta fase de transição.

R

Após o carregamento e antes da emissão de autorizações provisórias, as **autoridades de transporte devem verificar se a descrição da oferta carregada no SIGGESC** corresponde efetivamente à oferta que é disponibilizada. Para tal, é necessário verificar:

- A correção da descrição dos percursos e das paragens que estes servem;
- A descrição da amplitude do serviço, horários descritos e tempos de percurso.

B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP

4 - Validação de informação

B.4

2 - O que é o Sistema de Informação Nacional?

O sistema de informação nacional corresponde ao atual **Sistema de Informação de Gestão de Carreiras (SIGGESC),** um sistema de informação geográfica **vocacionado para o setor do transporte público rodoviário regular de passageiros*** que:

- Disponibiliza informação sobre as redes e os serviços de transportes e informação de suporte ao planeamento e à tomada de decisão.
- Apoia as autoridades competentes no desenvolvimento de estudos e análises de planeamento e avaliação de opções de investimento através da sua conjugação com informação sobre ocupação do território, mobilidade, informação censitária, etc.
- Apoia as autoridades competentes no processo de autorização e contratualização de serviços de transportes através da sua conjugação com outros instrumentos técnicos complementares.
- Constitui um instrumento de apoio à regulação e monitorização desta área de atividade bem como uma mais-valia para os operadores na gestão e planeamento das respetivas redes.

SIGGESC

Módulos funcionais

SIGGESC *desktop*
Criação, edição, exploração e envio da informação sobre as carreiras

Portal SIGGESC
Visualização das carreiras e relatórios
Exploração da informação

SIGGESC
Sistema de Informação de Gestão de Carreiras

Portal SIGGESC (https://siggesc.imt.pt/)

*Estão em desenvolvimento as ferramentas necessárias ao alargamento do SIGGESC aos modos ferroviário e fluvial.

B.4

3 - Quais as funcionalidades do sistema de informação nacional?

Introdução e edição de informação espacial e alfanumérica relativa a:

- **Troços:** inclui localização geográfica e caracterização da via (número de faixas, sentidos de circulação, corredor bus, etc.);
- **Paragens:** inclui localização geográfica e características (estado de conservação, informação ao público, etc.);
- **Serviço**: inclui informação sobre a carreira, como origem, destino, percurso e horários, bem como sobre o tipo de veículo utilizado (lotação, combustível, climatização, piso rebaixado, etc.).

Exploração da informação carregada:

- **Croquis, diagramas de carga**, representação espacial de características de paragens e de características de troços;
- **Relatórios** de carreira, paragem, de títulos, quadros de espinhas e de horários, tabelas quilométricas;
- **Indicadores**: disponibiliza indicadores como o número de circulações, lugares.km oferecidos, passageiros.km e extensão de corredores bus.

Exportação de Bases de Dados para SIG, possibilitando análises e ***Outputs*** **complementares** resultantes **do cruzamento da informação** contida nas bases de dados do Sistema com a de outros domínios:

- Demográfica, socioeconómica, censitária;
- Ocupação do território e urbanística (Planos de ordenamento do território,PDM, PU, PP, etc.);
- Mobilidade, oferta e procura (dados de bilhética e inquéritos);
- Localização de equipamentos e polos geradores e atractores de deslocações.

Continuar

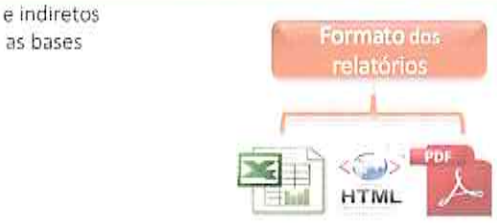
6 | 1.ª Fase de implementação do RSPTP
4 - Validação de informação

B.4

3 - Quais as funcionalidades do sistema de informação nacional?

Apresentam-se alguns dos possíveis *outputs*, diretos e indiretos (obtidos através de outras ferramentas SIG), usando as bases de dados do SIGGESC:

- Carreira (informação geral)
- Horário
- Indicadores de carreira
- Diagrama de carga da rede
- Acessibilidade a equipamentos
- Acessibilidade à rede



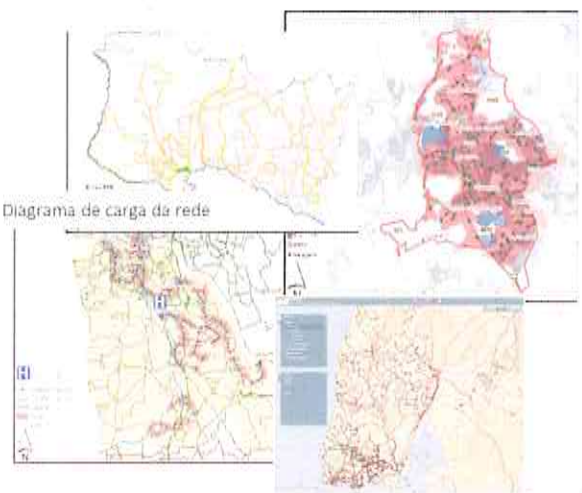


Diagrama de carga da rede

Paragens/Frequência	Dias Úteis	Dias Úteis	Dias Úteis	Dias Úteis
Parque Eduardo VII (M. Pombal)	07:05	07:26	07:42	07:55
R. Joaquim António Aguiar (Ritz)	07:06	07:27	07:43	07:56
Av. Eng. Duarte Pacheco (RDP)	07:07	07:28	07:44	07:57
Av. Eng. Duarte Pacheco (Bombas Gás)	07:09	07:29	07:45	07:59
Av. Fonte (Trunfo)	07:21	07:42	07:58	08:11
Av. Fonte (Fte Bombas BP)	07:22	07:43	07:59	08:12
Av. Prof. Reinaldo dos Santos (Ed. S. Pa	07:22	07:43	07:59	08:12
Av. Prof. Reinaldo dos Santos (Hosp. Sta	07:22	07:43	07:59	08:12
R. Manuel Teixeira Gomes (Uta. Noia)	07:23	07:44	08:00	08:13
R. Aquilino Ribeiro, Fte 7	07:24	07:45	08:01	08:14
R. Aquilino Ribeiro, 20	07:24	07:45	08:01	08:14
R. Aquilino Ribeiro (Esc. Preparatória)	07:25	07:46	08:02	08:15

Indicadores de carreira

Acessibilidade a equipamentos e à rede

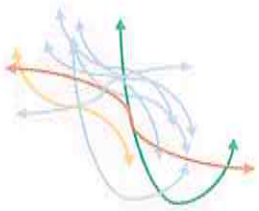
Fonte: IMT

B.4

4 - Que informação deve ser validada?

Pretende-se validar se os serviços são efetivamente realizados, independentemente dos alvarás emitidos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) ou dos pedidos pendentes de implementação ou alteração de serviços ou condições de exploração. Para este efeito as autoridades de transporte deverão:

- Considerar uma **abordagem sistemática** (análise integral da oferta);
- Contar com a **colaboração das estruturas no terreno**, como sejam, as autarquias ou a academia.



A informação prestada pode ser divulgada ao público, após validação, e é determinante para efeitos de:

- Gestão do sistema de transportes;
- Planeamento, preparação e finalização de procedimentos concursais;
- Garantir a concorrência.

O que sucede se os operadores de transportes rodoviários **não procederem ao carregamento da informação no Sistema de Informação nacional?**

⇒ Caso se verifique o **incumprimento da obrigação de carregamento** da oferta no sistema de informação por parte dos operadores, **podem ser cancelados** os serviços de transporte não comunicados e **os operadores ficam impedidos de solicitar a autorização provisória.**

B.4

5 - Que informação adicional deve ser carregada e com que periodicidade?

Os operadores de serviço público devem disponibilizar em permanência os seguintes dados sobre os serviços que oferecem:

Informação

- Dados geográficos e alfanuméricos de caracterização de cada linha (carreira) e das respetivas paragens.
- Extensão e tempo médio de percurso à hora de ponta e fora da hora de ponta, e horários praticados.
- Títulos de transporte e tarifários disponibilizados.
- Características dos veículos utilizados, incluindo a lotação, e o tipo de combustível.
- Número de passageiros e passageiros.km transportados e um conjunto de indicadores de produção, designadamente: número de lugares.km e de veículos.km, oferecidos e produzidos, bem como velocidade comercial média e consumo médio de combustível por quilómetro.
- Receitas e vendas tarifárias, custos diretos e indiretos da operação, segundo as normas contabilísticas, bem como velocidade comercial média e consumo médio por quilómetro.
- Anualmente, os operadores devem registar no sistema o Relatório e contas, e disponibilizar os seguintes dados sobre os serviços que oferecem.

Nota: No âmbito de contratos de serviço público, as autoridades de transportes podem contratualizar outras obrigações de reporte, designadamente para efeitos de fiscalização e monitorização do sistema.

B.5

Quanto à emissão de autorizações provisórias, importa saber:

1 - O que são autorizações provisórias?

2 - Qual o conteúdo e abrangência das autorizações provisórias?

3 - Qual o prazo das autorizações provisórias?

4 - Adicionalmente, o que deverá ser tido em conta na emissão de autorizações provisórias?

5 - Como compatibilizar os serviços existentes com os serviços a contratualizar?

6 - Existe um regime excecional à emissão de autorizações provisórias?

7 - Que regime é aplicável a serviços de transporte de operadores internos?

8 - Que regime é aplicável a serviços de transporte de operadores internos municipais?

Questões seguintes

Capítulos - Índice

B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP

5 - Autorizações provisórias

B.5

1 - O que são autorizações provisórias?

Após a **entrada em funcionamento, organização e articulação de autoridades das transportes, e da inserção e validação da informação** relativa aos serviços de transportes realizados pelos operadores, são emitidas as **autorizações provisórias** pelas autoridades de transportes competentes (Municípios, CIM, AM).

Trata-se de atos administrativos que permitem manter em exploração, a título provisório, os serviços de transporte rodoviário existentes até à conclusão de procedimentos concursais para a contratualização e que estabelecem normas de relacionamento entre os operadores e as autoridades.

Antes da emissão das autorizações provisórias, cabe às autoridades competentes a verificação, *in loco*, dos dados reportados pelos operadores (validando, deste modo, o registo no sistema de informação nacional SIGGESC, gerido pelo IMT).

R As autoridades de transportes deverão comunicar ao IMT, a assunção das respetivas competências, com a maior brevidade, tendo em conta que **após a introdução e validação** de informação por parte dos operadores, abre-se a possibilidade de emissão de autorizações provisórias, fundamentada em razões de interesse público.

Esta etapa corresponde a uma fase de **transição**, entendendo-se como de **pré-contratualização e estabilização** do sistema, permitindo:

- **Às autoridades de transportes**, tomar melhor conhecimento do sistema e preparar-se para a contratualização definitiva, antes do fim de 2019;
- **Aos operadores**, ter uma fase de transição entre uma contratualização "preliminar" no âmbito das autorizações provisórias e uma contratualização "definitiva" no âmbito de contratos de serviço público.

B.5

2 - Qual o conteúdo e abrangência das autorizações provisórias?

O conteúdo – **mínimo** - das autorizações provisórias é o seguinte:

- Definição dos direitos e deveres do operador de serviço público.
- Indicação sobre cada uma das linhas ou sobre conjuntos de linhas ou redes de serviços de transportes rodoviários que são abrangidos.
- Indicação dos itinerários, paragens, horários, tarifários e sistema de cobrança inerentes ao serviço autorizado.
- Indicação do prazo de vigência.
- Podem também estabelecer **procedimentos administrativos** e outras condições entendidas necessárias à gestão dos serviços autorizados (como obrigações de informação).
- Previsão da eventual realização de **transportes flexíveis ou carreiras eventuais**.

*Importante: A emissão de autorizações provisórias pode ser efetuada por **diversas autoridades, em conjunto.***

R As autorizações provisórias devem incidir sobre a globalidade dos serviços efetivamente realizados pelos operadores, incluindo os serviços:

- que **estão titulados por alvarás** atribuídos ao abrigo do **RTA** ou,
- cujo processo de **autorização ou modificação não tenha sido concluído** antes da entrada em vigor do RJSPTP.

⟹ **Objetivo**: tomar conhecimento da totalidade de serviços efetivamente disponibilizados

Continuar

B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP

5 - Autorizações provisórias

B.5

2 - Qual o conteúdo e abrangência das autorizações provisórias?

Estas autorizações provisórias podem prever a possibilidade de apresentação futura de **propostas de ajustamento das linhas ou redes e/ou das condições de exploração** em função da procura.

R Nada obsta que o ajustamento da rede e serviços autorizados possa provisoriamente vir a incluir novos serviços, não podendo o respetivo prazo de validade ultrapassar 2019.

Nota: O interesse público poderá justificar o aditamento de novos serviços, de forma a não cristalizar o sistema até 2019, prejudicando a população.

Não são atribuídas, automaticamente, **compensações ou direitos exclusivos** exceto se expressamente previstos pela autoridade de transportes.

A atribuição de direitos exclusivos deverá ser cuidadosamente ponderada, nesta fase transitória, de forma a não criar dificuldades à preparação e implementação da contratualização definitiva.

A atribuição de exclusividade na prestação de um serviço em determinado território pode **dificultar ou implicar esforço adicional** por parte da autoridade na implementação de novos serviços de transporte justificados pelo interesse público mas que o operador detentor do exclusivo não tenha interesse em realizar.

Importante: A gestão de serviços de transporte atribuídos ao abrigo do RTA não implicava o pagamento de indemnizações compensatórias (exceto no caso em que os municípios contratualizaram nesse sentido).

A assunção de competências sobre os anteriores alvarás RTA, através das autorizações provisórias, não implica, necessariamente, a assunção de responsabilidades financeiras imediatas quanto à exploração de serviços.

B.5

3 - Qual o prazo das autorizações provisórias?

Para a fixação do prazo de vigência das autorizações provisórias, dever-se-á atender ao quadro seguinte, quanto aos serviços de transporte rodoviários atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA):

Atribuição/ renovação (Prazo)	Fim de prazo de validade (o que ocorrer primeiro)
Atribuídos por 10 anos	Até ao fim de 10 anos ou até 3 de dezembro de 2019
Renovados por 5 anos	Até ao fim de 5 anos ou até 30 de junho de 2016

- O **RJSPTP não determina um prazo para a vigência das autorizações provisórias**, fazendo depender esse prazo da data de atribuição de cada um dos *alvarás RTA* ou da sua renovação e **impondo** que, em nenhum caso, **a validade das autorizações provisórias** exceda **3 de dezembro de 2019**.
- **Nada obsta à fixação de autorizações provisórias com prazos superiores à validade dos *alvarás RTA*.**

As carreiras, antes tituladas por *alvarás RTA* e que entretanto percam validade **apenas podem subsistir ao abrigo do RJSPTP, se forem autorizadas provisoriamente.**

⇒

R As carreiras tituladas por *alvarás RTA*, que se mantenham em vigor, **deverão ser enquadradas no âmbito de autorizações provisórias,** por operador ou em rede, **mantendo o respetivo prazo, mas sujeitando-se às mesmas regras de relacionamento autoridade-operador** que sejam fixadas (reportes de informação etc.).

B.5

4 - Adicionalmente, o que deverá ser tido em conta na emissão de autorizações provisórias?

R É recomendável privilegiar uma **transição progressiva do regime anterior** e uma implementação gradual do novo regime, pelo que as autorizações provisórias, sem prejuízo dos futuros contratos de serviço público, podem, desde já, ter em conta o seguinte:

Primeira fase (2015-2016)

- **Assegurar a manutenção e estabilização** da atual rede e serviços de transporte efetivamente prestados.
- **Privilegiar uma gestão de rede**, com o operador, sempre que configure uma rede autónoma e coerente, sobretudo em zonas urbanas e suburbanas, articulada/partilhada entre autoridades, eventualmente gerida a nível intermunicipal.
- **Evitar a multiplicação de intervenientes/interlocutores públicos com os operadores**, assegurando uma implementação gradual e progressiva do novo regime jurídico, com os mesmos critérios e procedimentos.

Segunda fase (2017-....)

- Depois de **elaborados os exercícios de planeamento da rede futura**, para efeitos de contratualização definitiva, com critérios globais e coerentes de hierarquia e articulação de serviços (urbanos, suburbanos, municipais, intermunicipais), já poderá ser efetuada uma transição mais suave para o modelo de gestão e operação do sistema no âmbito de contratos de serviço público.
- **Evitar o planeamento e contratualização de redes redundantes ou desarticuladas**, com possíveis impactos nos níveis de despesa pública a suportar em futuros contratos.

B.5

5 - Como compatibilizar os serviços existentes com os novos serviços a contratualizar?

Sem prejuízo do adiante referido quanto a procedimentos concursais, segundo a Comissão Europeia, os Estados-Membros não podem esperar por 2 de dezembro de 2019 para começarem a aplicar a regra geral de adjudicação dos contratos de serviço público por concurso, devendo **tomar medidas adequadas para dar gradualmente cumprimento a esta exigência durante o período transitório**.

Comunicação da Comissão 2014/C 92/01 – 29 de março de 2014 (Orientações interpretativas da Comissão Europeia)

Contudo, a possibilidade de abertura à concorrência de serviços de transporte existentes ou de novos serviços, em determinado território, deve ter em devida conta os serviços e operadores já implantados e os respetivos títulos contratuais ou legais que os legitimam, bem como os respetivos prazos.

Exemplo: Ter com conta direitos exclusivos; os prazos das autorizações provisórias em rede - que podem incluir prazos diferenciados por cada linha antes titulada com alvará RTA ; ou eventuais sobreposições de serviços.

Por outro lado:

- Devem ser **asseguradas condições concorrenciais iguais e transparentes entre os operadores de transportes existentes e outros que venham a entrar no mercado**, tanto no período transitório, como no período de contratualização definitiva;
- Outros circunstancialismos específicos que possam condicionar a data de adjudicação de novos concursos públicos.

Exemplo: Divulgar a intenção de contratualizar, bem como os serviços e territórios em causa, com a necessária antecedência e divulgar informação relevante

A supervisão do cumprimento das regras concorrenciais e relativas ao acesso ao mercado dos transportes e o seu adequado funcionamento, por operadores e autoridades de transportes é efetuada pela **Autoridade da Mobilidade e dos Transportes**, sem prejuízo dos poderes da **Autoridade da Concorrência** e das **autoridades de transportes locais, quanto à organização e planeamento** do respetivo sistema de transportes.

B.5

6 – Existe um regime excecional à emissão de autorizações provisórias?

De acordo com o **Regulamento (CE) n.º 1370/2007**, os serviços prestados por operadores de serviço público (rodoviário, ferroviário, metro e fluvial) mantêm os respetivos regimes legais e contratuais, tendo em conta o seguinte:

Data da atribuição	Forma de atribuição	Fim de prazo
Antes de 26 de julho de 2000	Por concurso	Os regimes contratuais e legais mantém-se em vigor até ao termo do prazo
	Sem concurso	Mantém-se em vigor até ao termo do respetivo prazo mas não ultrapassando 30 anos após 3 de dezembro de 2009.
Depois de 26 de julho de 2000 e antes de 3 de dezembro de 2009	Por concurso	
	Sem concurso	Mantém-se em vigor até ao termo do prazo mas não ultrapassando 10 anos - rodoviário/15 anos – ferroviário após 3 de dezembro de 2009

Importante: A manutenção em vigor dos regimes contratuais não obsta a que os mesmos tenham de se conformar com as regras gerais do RJSPTP ou do Regulamento, designadamente, no que se refere à adequada contratualização de obrigações de serviço público e ao pagamento de compensações pelo seu cumprimento.

Nota: Os operadores de transportes com regimes legais e contratuais específicos, não estão sujeitos à necessidade de autorização provisória dos respetivos serviços.

Assim, são excecionados à regra geral da submissão à concorrência (concursos públicos):

- Operadores que sejam constituídos como **«operadores internos»**, ou seja, qualquer operador de serviço público que constitui uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual esta exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços.
- **Outros operadores de transportes**, cujos regimes de exploração sejam abrangidos pelas regras constantes do quadro supra.

B.5

7 – Que regime é aplicável a serviços de transporte de operadores internos?

No que se refere aos operadores pertencentes ao Setor Empresarial do Estado e a outros operadores de transportes, em que o Estado se mantém como autoridade de transportes e/ou acionista, além da contratualização dos serviços de transporte prestados, caber-lhe-á acordar, com autoridades de transportes de âmbito local, os regimes de **assunção, partilha ou delegação de competências** aplicáveis nos casos concretos.

Tal efetua-se através de atos ou **contratos interadministrativos,** entre as entidades mencionadas, **a celebrar até 30 de junho de 2016** (sem prejuízo dos respetivos regimes legais e contratuais que estejam em vigor).

B.5

8 - Que regime é aplicável a serviços de transporte de operadores internos municipais?

No conceito de **operador interno** deve incluir-se **empresas** sobre as quais a autoridade de transportes competente a nível local exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços. Neste caso, a entidade pública exerce uma influência determinante sobre os objetivos estratégicos e as decisões relevantes da empresa.

Exemplos de **empresas municipais:** TU de Braga, TU da Marinha Grande

A relação entre a autoridade de transportes competente e o respetivo **operador interno** deve ser **contratualizada.**

Para que se possa manter a exploração direta de serviços em mercado concorrencial e **garantir condições concorrenciais igualitárias** com os restantes operadores (privados), deve celebrar-se um contrato ou ato administrativo, contendo, designadamente:

Ver também: Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro e Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto

- Termos de exploração do serviço público de transportes incluindo as obrigações de serviço público inerentes;
- Previsão de pagamento de compensações (financeiras ou tarifárias) de obrigações de serviço público;
- Área geográfica de atuação.

Importante: O pagamento de compensações deve ser contratualizado ***até 30 de junho de 2016***

Importante: um operador interno controlado por uma autoridade competente não pode concorrer com outros operadores fora do território da respetiva autoridade.

Regulamento (CE) n.º 1370/2007

Os municípios que **explorem diretamente serviços de transportes,** designadamente com recurso a meios próprios, **podem manter os serviços sem necessidade de abertura de concurso.**

Exemplos de **serviços municipalizados :** Barreiro, Portalegre, Coimbra

C Segunda fase de implementação do RJSPTP

- Para melhor apreender a importância das decisões a tomar na primeira fase anteriormente descrita é importante ter **uma visão global e integrada do RJSPTP,** do regime transitório à contratualização definitiva.

R **Esta fase é implementada de forma gradual** sendo recomendável que a respetiva estratégia de implementação seja preparada em simultâneo – quando possível - com a fase anterior:

3.1
- **Planeamento do sistema de transportes a contratualizar**
- É necessário planear adequadamente o sistema de transportes pretendido, sendo aqui descritas as prioridades e preocupações a ter nos exercícios de planeamento.

3.2
- **Política tarifária e de financiamento**
- O planeamento e desenho do sistema de transportes é influenciado pela capacidade de financiamento das autoridades de transportes mas também pela política tarifária.

- **Preparação de programas de concurso e cadernos de encargos e lançamento de procedimentos concursais**
- Além do adequado planeamento, são aqui afloradas as preocupações a ter no planeamento de procedimentos concursais.

3.4
- **Contratualização de todos os serviços de transportes de passageiros**
- São afloradas as preocupações a ter no desenho de contratos de serviço público mas também na fiscalização monitorização dos contratos e do sistema.

Continuar

C.1 Quanto ao planeamento do sistema de transportes a contratualizar, importa saber:

1 - Quais as principais competências das autoridades de transportes?

2 - Qual a estratégia de planeamento no setor da mobilidade e transportes?

3 - Qual a importância do planeamento das redes e serviços de transportes?

4 - Quais os principais objetivos a atingir com os exercícios de planeamento?

5 - Que instrumentos de planeamento devem ser promovidos?

6 -O que é o Pacote da Mobilidade?

7 - Que funções podem ter os diferentes tipos de serviços de transporte?

8 -O que se entende por transportes flexíveis?

9 - Como se processa a definição de serviços mínimos?

10 - Quais os critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Questões seguintes

Capítulos - Índice

C.1

1 - Quais as principais competências das autoridades de transportes?

Para melhor compreender algumas das etapas propostas, importa rever **as principais competências das autoridades de transportes**:

Planeamento das infraestruturas, redes e de serviços	**Planeamento, organização, desenvolvimento e articulação** dos serviços de transporte e respetivos equipamentos e infraestruturas. **Exploração através de meios próprios e ou da atribuição** a operadores de serviço público, através de contratos de serviço público e/ou mera autorização. **Investimento** nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros. **Financiamento** do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados. **Gestão de contratos** e das obrigações de serviço público e **determinação e financiamento das obrigações de serviço público.**
Gestão e monitorização	Gestão do **sistema tarifário** e das compensações por bonificações sociais. **Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros.**
Informação e Divulgação	**Recolha e tratamento de dados** (inquéritos à mobilidade, inquéritos de opinião...) e promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes. **Divulgação do serviço público** de transporte de passageiros.

C.1

2 - Qual a estratégia de planeamento do setor da mobilidade e transportes?

- Se a primeira fase é urgente para garantir a estabilização da operação atual, sem a qual está comprometido o serviço à população, a segunda fase é crítica para a qualidade do sistema de mobilidade e transportes.

R Tendo em conta as competências das **autoridades** e dos **operadores**, devem ser ponderados os diferentes níveis de intervenção no sistema de transportes:

Nível	Descrição geral	Decisão	Responsável*
Estratégico (Longo Prazo – 5 anos)	O que é que queremos atingir?	Definição de objetivos gerais e de política de Transportes	Autoridade
Tático (Médio Prazo – 2 anos)	Que serviços permitem atingir estes objetivos?	Definição do tipo de serviços que são necessários para alcançar os objetivos gerais	Autoridade/ operador
Operacional (Curto Prazo – 6 meses)	Como produzir e gerir estes serviços?	Definição dos instrumentos concretos que permitem produzir e gerir os serviços necessários para alcançar os objetivos gerais de política.	Autoridade/ operador

Fonte: A partir de "Contracting in Urban Public Transport" for the European Comission - 2008

C.1

3 - Qual a importância do planeamento das redes e serviços de transportes?

R

O planeamento é relevante numa **fase pré-contratual, mas sobretudo na configuração e gestão do futuro contrato de serviço público e na sua articulação com outros contratos** e adequada integração/articulação no sistema. O planeamento é essencial para:

- **Definir o serviço de transportes que se pretende oferecer** e estimar o custo correspondente, de modo a ser possível avaliar a possibilidade **de parte desse serviço** ser suportado **pelas autoridades públicas** (obrigações de serviço público).
- **Promover intermodalidade e integração no sistema de mobilidade e transportes.**
- **Avaliar o tipo de contrato mais adequado**, tendo em consideração um equilíbrio na distribuição de riscos entre operador e autoridade.
- **Planear e garantir uma efetiva monitorização** do funcionamento do sistema de transportes e evitar a captura das autoridades pelo mercado.
- **Encontrar formas de ultrapassar a falta de recursos públicos e dificuldades de financiamento.**
- **Promover um regime de compensações de serviço público justo e eficaz** que evite sub ou sobre compensação.

Importante: planear e promover a capacitação técnica e instrumental das autoridades de transportes.

C.1

4 - Quais os principais objetivos a atingir com os exercícios de planeamento?

O RJSPTP estabelece que o planeamento, coordenação e organização do serviço público de transporte de passageiros deve **atingir diversos objetivos de âmbito geral**, que deverão ser especificados e adaptados, caso a caso, tendo em conta os circunstancialismos específicos de cada território:

- Considerar os **serviços de transporte de passageiros existentes ou planeados** como base de planeamento das redes e serviços.
- Ter em conta os **níveis mínimos de serviço público e os modelos de organização e exploração adequados** à procura e economicamente sustentáveis e racionais.
- **Articular e otimizar a exploração do sistema de transporte, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transportes**, considerando os serviços regulares, mas também o transporte flexível, em táxi, o transporte escolar e outras soluções de mobilidade (*carsharing*, etc.).
- **Promover a articulação entre as políticas de transportes** e o ordenamento do território e a política de solos.
- **Avaliar o sistema de transportes** e a sua **adequabilidade face às necessidades** de mobilidade das populações e **ao volume de recursos públicos necessários e disponíveis** para o seu financiamento.

R

Nota: Devem ser promovidos **estudos integrados de planeamento do sistema de transportes e mobilidade** que abordem, de forma integrada, as questões da mobilidade, transportes e de usos do solo de modo a evitar decisões avulsas e desarticuladas.

C.1

5 - Que instrumentos de planeamento devem ser promovidos?

R Os exercícios de planeamento do sistema de transportes e mobilidade, em cada território, devem ter também em consideração os seguintes elementos:

Instrumentos de planeamento territorial

- Os instrumentos de Planeamento existentes abrangem diferentes **estruturas territoriais, áreas geográficas e sistemas urbanos.** Entre estes destacam-se o **Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território,** os **Programas Regionais de Ordenamento do Território** e os **Planos Diretores Municipais.**

Instrumentos de planeamento de transportes e mobilidade

- **Planos de Mobilidade e Transportes,** designação adotada em Portugal **(Pacote da Mobilidade)** para o **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável Europeu (SUMP).**
- **Análise dos movimentos pendulares** decorrentes dos resultados do recenseamento geral da população (Censos) mais recente, ou doutras fontes de recolha de informação.
- **Análise dos padrões de mobilidade associados às necessidades de acesso a polos geradores/atratores** de deslocações, a equipamentos e serviços públicos de referência, designadamente nas áreas da saúde e educação.

Alguns dos instrumentos de planeamento a ter em conta:

- Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março);
- Bases da Política de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio);
- Regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional, intermunicipal e municipal do sistema de gestão territorial e o regime de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio);
- Pacote da Mobilidade do IMT.

Continuar

C.1

5 - Que instrumentos de planeamento devem ser promovidos?

O paradigma do planeamento também se alterou com o impulso das instituições europeias no sentido da implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável.

Plano de Transportes tradicional	Planos de Mobilidade Urbana Sustentável
Focado no tráfego.	Focado nas pessoas.
Objetivos principais: capacidade de escoamento e velocidade do tráfego.	Objetivos principais: acessibilidade e qualidade de vida, sustentabilidade, viabilidade económica, equidade social, política ambiental e de saúde.
Focado na repartição modal.	Desenvolvimento equilibrado de todos os modos de transporte e repartição modal de acordo com critérios económicos e ambientais.
Focado na infraestrutura.	Conjunto de ações integradas de acordo com análise custo-benefício de todas as soluções.
Documento de planeamento setorial.	Documento de planeamento setorial coerente e complementar da política de outras áreas (uso do solo e ordenamento do território, serviços públicos, saúde etc.).
Plano de curto e médio prazo.	Plano de curto e médio prazo mas incluindo visão e estratégia de longo prazo.
Focado em áreas geográficas de âmbito administrativo.	Focado em áreas geográficas funcionais tendo em conta os padrões de mobilidade e deslocações pendulares e funcionais.
Elaborado por peritos em engenharia de tráfego.	Elaborado por equipas multidisciplinares.
Envolvimento de peritos.	Elaborado com o envolvimento dos *stakeholders* e através de mecanismos transparentes de participação.
Avaliação de impacto limitada.	Monitorização e avaliação de impactos regular, recolha de dados e processo de melhoria contínua.

Fonte: A partir de "Orientações para a Implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável" – Comissão Europeia 2013

C.1

6 - O que é o Pacote da Mobilidade?

Estratégia e quadro de referência para a mobilidade sustentável definidos pelo IMT para a abordagem das questões relacionadas com o território, acessibilidades, transportes e a mobilidade.

Tem como objetivos, divulgar soluções de transportes, boas práticas nacionais e internacionais e princípios de planeamento e desenho de sistemas de transportes de suporte à mobilidade.

- Os documentos disponíveis são:

  - Diretrizes Nacionais para a Mobilidade;
  - Guião orientador – Acessibilidades, Mobilidade e Transportes nos Planos Municipais do Ordenamento do Território;
  - Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes e documentos temáticos específicos:
    - Tipologias de Meios e Modos de Transporte - em função das características e fonte de energia (consumos e Impactos) e Soluções de Transportes Flexíveis;
    - Interfaces de Transportes – Tipologias; intermodalidade; integração física, horária, tarifária, informativa;
    - Rede Viária, Pedonal e Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho e Contagens, Inquéritos de Tráfego, Acalmia de Tráfego - Zonas 30; Zonas residenciais ou de coexistência;
    - Políticas de Estacionamento – Estratégias, conceitos e parâmetros;
    - Transportes Partilhados - *Carpooling, Carsharing, Bikesharing*, outros;
    - Sistemas de Informação ao Público;
  - Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos geradores e atractores de deslocações.

Pacote da Mobilidade
Território, Acessibilidade e Gestão de Mobilidade

Integrado na estratégia de apoio técnico do IMT às novas autoridades de transportes

Fonte: IMT 2011

C.1

7 - Que funções podem ter os diferentes tipos de serviços de transporte?

No exercícios de planeamento, importa ter em conta os **diferentes tipos de serviços de transportes** que devem ser considerados de acordo com a sua função ou principais características, e em conformidade com o RJSPTP:

Regular

- Explorado segundo **itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados**, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas.

Alimentado

- O serviço público de transporte de passageiros a jusante e **utilizado pelos passageiros com origem ou destino em determinado serviço público de transporte afluente**. Primordialmente, corresponde a serviços ferroviários e fluviais, mas pode também incluir serviços rodoviários estruturantes.

Afluente

- Ou de "rebatimento", funciona **primordialmente como alimentação de outro serviço público de transporte de passageiros, podendo ser regular ou flexível**. Pode ser determinada a sua criação para servir serviços rodoviários, fluviais e ferroviários. Pode existir partilha de receitas entre o transporte afluente e alimentado, tal como em outros serviços de transportes.

Complementar ou de substituição

- Estabelecido de forma complementar **ou em substituição dos modos de transporte ferroviário pesado e ligeiro, fluvial ou rodoviário em sítio próprio, em horários ou frequências não asseguradas por aqueles**, servindo zonas de paragem e percurso semelhantes e nos quais se mantenham válidos os mesmos títulos de transporte. Pode assumir uma forma regular ou flexível.

Continuar

C.1

7 - Que funções podem ter os diferentes tipos de serviços de transporte?

No exercícios de planeamento, importa ter em conta os **diferentes tipos de serviços de transportes** que devem ser considerados de acordo com a sua função ou principais características:

Expresso

- **Realizado para ligações diretas e semidiretas** interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, devendo articular-se com o serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional.

Flexível

- **Explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores**, permitindo a flexibilidade de uma das seguintes dimensões: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo. Este tipo de transporte pode ou não ser um serviço a pedido e pode ser usado em áreas ou períodos de baixa procura (territórios de baixa densidade ou em períodos noturnos ou ao fim de semana em áreas de densidade média ou elevada).

Partilhados

- Soluções de **transportes associadas ao uso partilhado de meios de transporte**, por vários passageiros em simultâneo, como sejam, o *carpooling*, o táxi coletivo *(shared*-táxi).
- **Soluções de disponibilização de frotas de veículos para uso público individual**, através de aluguer ou empréstimo por determinado período de tempo. Incluem o *carsharing* e o *bikesharing*.

C.1

8 - O que se entende por transportes flexíveis?

Entre as novas modalidades de prestação de serviço público de passageiros, destaca-se o **transporte flexível,** que pode ser efetuado com uma ou várias das seguintes características:

Flexibilidade em itinerários, paragens e horários	• Percurso, paragens e horário pré-definidos e parcialmente fixos. • Desvios ao longo de um percurso, tendo em consideração paragens pré-definidas. • Paragens predefinidas ao longo de um corredor ou numa zona. • Combinação de locais de paragem aleatórios numa zona.
Flexibilidade na integração modal	• Pode ter função de rebatimento numa interface/paragem, ser um serviço de substituição e/ou complementar. • Pode ter regime tarifário especial, articular-se ou integrar-se no sistema tarifário da área geográfica em que se insere.
Flexibilidade na afetação de veículos e recursos	• Afetação fixa ou dinâmica de veículos conforme as necessidades. • Utilização de meios e recursos afetos ao transporte escolar, transporte em táxi, serviço de aluguer de veículos de passageiros com ou sem condutor.
Sistema de gestão do serviço	• Pode envolver diversas funcionalidades e uma ou várias aplicações de sistemas de informação e tecnologias.

Continuar

C.1

8 - O que se entende por transportes flexíveis?

A arquitetura do transporte flexível ou a pedido pode basear-se num sistema de informação de suporte que integre um centro de gestão de viagens e reservas, podendo englobar diversas funcionalidades, designadamente:

Gestão das solicitações, incluindo a reserva, proposta e aceitação, recusa ou modificação	Planeamento e otimização dos percursos	Afetação de veículo	Tempo de espera previsto
Estimativa do tempo de viagem	Definição do horário e planeamento do serviço	Definição de preço, registo de venda, atribuição de benefícios sociais, quando aplicável	Permitir aferir requisitos elegibilidade a bonificações sociais

Pode envolver uma ou várias aplicações de sistemas de informação e tecnologias:

Tecnologias de solicitação do serviço por parte dos utilizadores, internet	Sistemas de gestão, marcação e reserva que permitem gerir as solicitações do serviço	*Software* de otimização do serviço	Rede de comunicações
Unidades a bordo dos veículos de apoio ao condutor	Unidades de pagamento eletrónico a bordo, sem prejuízo do pagamento em numerário	Sistemas de localização de veículos	Sistemas de gestão de mobilidade e transmissão de informação e monitorização do serviço

Fonte: Parote da Mobilidade - Soluções de Transportes Flexíveis, IMT 2011

C.1

9 - Como se processa a definição e implementação de serviços mínimos?

Os exercícios de planeamento do sistema de transportes e mobilidade, em cada território, devem **procurar atingir os níveis mínimos de serviço público previstos no RJSPTP**. Para efeitos de especificação e monitorização, esses níveis são **definidos através dos cinco critérios seguintes**:

Os serviços mínimos devem ser **gradualmente** implementados até 3 de dezembro de 2019.

- **Contudo**, as autoridades de transportes poderão ser **pontualmente** dispensadas da sua aplicação se a esta for, **fundamentadamente**, desproporcional face aos meios necessários para o efeito.
- **Por outro lado,** tratando-se de critérios mínimos, cada autoridade de transportes deverá analisar, no respetivo território se os mesmos serão suficientes para cobrir as necessidades da população.

C.1

10 - Quais os diversos critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Critério a considerar na cobertura territorial

Objetivos: Garantir que a rede e serviços estabelecem **ligações entre as principais áreas do território, em condições adequadas**, designadamente quanto ao tempo total de deslocação

Locais com mais de 40 habitantes

- Acesso a serviço público de transporte flexível de passageiros ou, quando a procura o justifique, a serviço regular, que **assegure a conexão, direta ou através de transbordos, à sede de município respetivo e aos principais equipamentos e serviços públicos de referência de nível municipal**.

Sedes de concelho

- Acesso a serviço público de transporte flexível de passageiros ou, quando a procura o justifique, a serviço regular, que **assegure a sua conexão com as restantes sedes de concelho da entidade intermunicipal em que se insiram**.

Continuar

C.1

10 - Quais os diversos critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Critérios a considerar na cobertura temporal (contexto urbano)

Objetivos: Estabelecer o **período de funcionamento** e a **distribuição horária do serviço ao longo do dia** que cobrem satisfatoriamente as necessidades de deslocação das populações

Deslocações dentro de um perímetro urbano com mais de 50 mil habitantes

- **Duas circulações por hora** nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os períodos letivos e de férias escolares.
- **Uma circulação por hora** no corpo de dia, durante todo o ano.

Deslocações nos perímetros urbanos com menos de 50 mil habitantes

- As necessidades de deslocações devem ser analisadas caso a caso, de forma a estruturar uma cobertura temporal de serviços que assegure uma adequada satisfação das necessidades das populações.

Continuar

C.1

10 - Quais os diversos critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Critérios a considerar na cobertura temporal (contexto periurbano e rural)

Ligações dos locais com mais de 40 habitantes

- No **Período da Manhã**: uma circulação no sentido local — sede de concelho.
- No **Período de Ponta da Tarde**: Uma circulação no sentido sede de concelho — local.

Ligações entre sedes de concelho

- No **Período da Manhã**: uma circulação em cada sentido.
- No **Período da Tarde**: uma circulação em cada sentido.

Importante:

- *Refira-se que estes critérios de dimensionamento traduzem os **limiares mínimos definidos** no RJSPTP, podendo cada autoridade fixar critérios mais exigentes, se tal se justificar.*
- *As sedes de concelho a ter em conta na fixação deste critério dependerão do âmbito geográfico em causa e da respetiva autoridade de transportes.*
- *É necessário garantir que os **horários se ajustam às necessidades da população e ao período de funcionamento dos equipamentos e serviços públicos, comércio e emprego.***

Continuar

C | 2.ª Fase de implementação do RJSPTP

1 - Planeamento

C.1

10 - Quais os diversos critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Critérios a atender quanto à comodidade

Objetivos: Avalia em que medida a **rede e serviços permitem ligações diretas entre as diversas áreas do território**, minimizando a necessidade de transbordos e promovendo a articulação conveniente dos diferentes serviços, designadamente quanto a coordenação de horários.

Deslocações dentro de um perímetro urbano

- Critério de número máximo de transbordos **não é aplicável** (segundo o RJSPTP).
- Tempo médio de espera em transbordo **não superior a 15 minutos.**

Deslocações dentro de sedes de concelho

- Número de transbordos **não superior a um transbordo.**
- Tempo médio de espera em transbordo **não superior a 30 minutos.**

Deslocações entre um local e uma sede de concelho

- Número de transbordos **não superior a um transbordo.**
- Tempo médio de espera em transbordo **não superior a 15 minutos.**

Continuar

C.1

10 - Quais os diversos critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Critérios a atender quanto ao dimensionamento do serviço

Objetivos: É necessário avaliar em que medida a **oferta de transporte público fornece uma resposta adequada às necessidades de deslocação da procura**, através de serviços públicos de transporte de passageiros flexíveis ou regulares.

Deslocações dentro de um perímetro urbano

- É necessário garantir que **as taxas de ocupação dos veículos não são superiores a 100%**, i.e. que o total de passageiros não ultrapassa a capacidade de transporte do veículo, tendo em consideração o número homologado de lugares sentados e em pé disponibilizados.
- A parametrização deste indicador deve ter em consideração os valores estimados dos passageiros transportados, diferenciados para os diferentes períodos da semana e do dia.

Continuar

C | 2.ª Fase de implementação do RJSPTP

1 - Planeamento

C.1

10 - Quais os diversos critérios a ter em conta na definição de serviços mínimos?

Critérios a atender quanto à informação ao público

Objetivos: Garantir que o nível de informação prestada sobre o serviço público de transporte de passageiros disponível é adequado.

Garantir informação clara e adequada

Nomeadamente:

- A identificação do percurso e paragens, interfaces, horários e ponto de acesso em que se encontra o passageiro.
- A fácil leitura da rota e horários para acesso, incluindo transbordos e modos de transporte a utilizar.
- As tarifas e títulos de transportes disponibilizados no percurso em causa e/ou na área geográfica, e utilizados em conjunto com outros modos de transporte ou operadores.
- As condições de acesso a bonificações e descontos.
- Os direitos e deveres dos passageiros e obrigações dos operadores, bem como regras gerais aplicáveis ao contrato de transporte entre o operador de transportes e o passageiro

Devem ainda ser **disponibilizados diagramas nos pontos de acesso à rede** e divulgadas na internet as características do serviço público prestado.

Importante: Estas preocupações não devem ser apenas atendidas quanto a serviços mínimos mas quanto a todo e qualquer serviço público de transportes de passageiros.

C.2

Quanto às políticas tarifária e de financiamento, importa saber:

1 - Que conceitos importa reter quando se considera o sistema tarifário?
2 - Quais os desafios e preocupações a ter em conta na implementação de um sistema tarifário?
3 - Quais as competências tarifárias das autoridades de transportes?
4 - Que informação tarifária devem os operadores disponibilizar?
5 - Qual a intervenção do Estado no sistema tarifário?
6 - Quais as fontes de financiamento do sistema?
7 -O Estado pode financiar o investimento no sistema de transportes?
8 - Que taxas podem ser cobradas pelas autoridades de transportes?
9 - O que poderá nortear a política de financiamento?

Questões seguintes
Capítulos - Índice

C | 2.ª Fase de implementação do RJSPTP
2 - Financiamento

C.2

1 - Que conceitos importa reter quanto se considera o sistema tarifário?

Título de transporte: O título que confere o direito à utilização de serviços públicos de transporte de passageiros e que confirma o contrato de transporte celebrado com o passageiro (direitos e obrigações mútuas).

Tarifa de transporte: O preço de venda ao público de um título de transporte, de acordo com as diferentes modalidades (descontos, categorias) que poderão estar associadas (a título de exemplo *normal*, *idoso*, *criança*, *social* +, etc.).

Que títulos de transporte podem ser criados?

- **Título de transporte intermodal:** Confere o direito à utilização do serviço público de transporte de passageiros explorado por diversos operadores, que podem ser de diferentes modos, em linhas, redes ou áreas geográficas determinadas, podendo resultar da iniciativa de dois ou mais operadores de serviço público ou da imposição da autoridade de transportes competente.
- **Título de transporte monomodal**: Confere o direito à utilização do serviço público de transporte de passageiros explorado por um único operador de serviço público, em linhas, redes ou áreas geográficas atribuídas a esse operador.

R

A título de **exemplo**, podem ser disponibilizados títulos de transporte, designadamente:

- De utilização limitada ou ilimitada e **validades temporais diversas ou de utilização não consecutiva**;
- Com **bases tarifárias diversas** em função da distância, tempo, zona ou mistas e tarifas planas;
- Com **descontos** tarifários de promoção da intermodalidade ou utilização frequente;
- Nos **formatos** pré-comprados ou carregamento eletrónico.

C.2

2 - Quais os desafios a ter em conta na implementação de um sistema tarifário?

Como anteriormente referido, uma das competências que deve ser assumida pelas autoridades de transporte diz respeito à gestão do **sistema tarifário** e das compensações por bonificações sociais.

O sistema tarifário é o conjunto de **regras em vigor em determinado território** que, de acordo com **diversas dimensões**, condicionam e disciplinam:

- O nível de acessibilidade ao sistema;
- Os resultados do contrato de serviço público;
- Os níveis de recursos públicos necessários à manutenção e desenvolvimento do sistema.

Independentemente das tarefas imediatas que as autoridades de transportes assumem na fase transitória de implementação do RJSPTP – emissão de autorizações provisórias – terão também de lidar, desde já, com a gestão do sistema tarifário em vigor na respetiva área geográfica.

R Implica, também, o necessário enquadramento e articulação entre as autoridades de transportes e as entidades gestoras de sistemas de bilhética e de informação de suporte (quando existam).

Dimensões a considerar na definição do sistema tarifário

C.2

3 – Quais as competências tarifárias das autoridades de transportes?

Segundo o RJSPTP, **regras gerais tarifárias são definidas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) ou pelo Governo**, designadamente, as relativas à criação e disponibilização dos títulos de transporte, cálculo de tarifas, cartões de suporte ou sistemas de transportes inteligentes.

As regras a aplicar são fixadas por ato governamental, sempre que estejam em causa:

- **Operadores de transporte relativamente aos quais o Estado seja autoridade de transportes e/ou acionista; ou**
- **Tarifários intermodais que os envolvem; ou**
- **Compensações financiadas pelo Orçamento do Estado.**

Compete às autoridades de transportes:

- A **aprovação de regras específicas ou contratuais** relativas ao sistema tarifário, nas respetivas áreas geográficas;
- A **aprovação de tarifários e títulos de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros** prestados por si diretamente, com recurso a meios próprios **ou** comuns a serviços sob a competência de diversas autoridades de transportes, através de acordo ou contrato interadministrativo;
- A **aprovação de regras de repartição de receita, a recolha, disponibilização e tratamento de informação**, na respetiva área geográfica.

As imposições tarifárias estão sujeitas a compensação pela autoridade de transportes que as determina.

Alterações em qualquer componente do sistema tarifário estão sempre sujeitas a anuência/autorização da autoridade de transportes, de forma fundamentada e ponderadas as implicações para a sustentabilidade do sistema e para os interesses dos seus vários atores (passageiros, operadores, autoridades).

C.2

4 - Que informação tarifária devem os operadores disponibilizar?

R

No âmbito dos reportes periódicos em matéria tarifária que os operadores deverão fazer às autoridades de transportes, devem ser transmitidos, entre outros considerados necessários, os seguintes elementos:

Títulos de transporte	• Títulos mensais ou de viagem, títulos intermodais (incluindo combinados) e monomodais, de rede ou de linha. • Atribuídos/disponibilizados pelo Estado ou pela autoridade de transportes no seu território, no âmbito de regras gerais ou específicas.
Operadores de transportes	• Os operadores de transportes que disponibilizam cada um dos título em causa, seja monomodal ou intermodal.
Tarifas	• As tarifas associadas a cada título de transporte e respetivas modalidades (regulares, ocasionais, descontos, bonificações, títulos gratuitos, etc.).
	• O preço do suporte do título de transporte (cartão, papel ou outro) dado que os suportes fazem parte do sistema tarifário, influenciam o preço final e podem ser uma das receitas sobre as quais as autoridades podem vir a fazer incidir taxas.
Validade Geográfica	• A validade do título, em qualquer serviço de transporte ou apenas em alguns serviços ou carreiras numa determinada área geográfica (zonamento tarifário, área geográfica da autoridade competente, etc.).
Validade Temporal	• A validade diária, mensal, 30 dias, dias não contínuos, etc. dos títulos e das respetivas tarifas.

C.2

5 - Qual a intervenção do Estado no sistema tarifário?

O **Estado pode financiar sistemas tarifários nacionais ou locais**, fixando as regras aplicáveis e compensações. A introdução de financiamento superior e/ou complementar fica a cargo das restantes autoridades de transportes competentes. Atualmente, são financiados pelo Orçamento do Estado os seguintes regimes tarifários:

	Descontos	Abrangência	Gerido por
«Passe 4_18»	Descontos de 25% e 60% para estudantes entre os 4 e os 18 anos	Todo o país	IMT
«Passe Sub23»	Descontos de 25% e 50% para estudantes universitários	Todo o país	IMT
Transportes Escolares	Transporte gratuito para estudantes do ensino básico e secundário	Todo o país	municípios
«Passe Social +»*	Descontos de 25% e 50% de acordo com os rendimentos do agregado familiar	Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto	Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto
Passes Intermodais da AML e da AMP («Navegante», «L» e «Andante»)	Obrigação de serviço público de disponibilização de passes com intermodalidade mais complexa.	Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto	Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto

*Nota: encontra-se em processo legislativo/regulamentar a extensão desta bonificação a todo o país

C.2

6 - Quais as fontes de financiamento do sistema?

O RJSPTP prevê as **seguintes fontes de financiamento do sistema**:

Receitas tarifárias geradas pelo serviço público de transporte de passageiros	Receitas próprias provenientes da venda de cartões de suporte e outras atividades comerciais (e.g., estacionamento)	Receitas provenientes de comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis ao sistema de transportes e que beneficiem outros setores
Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de serviços de passageiros ou estipuladas em contrato de serviço público	Receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços	O cofinanciamento do investimento na construção de infraestruturas, material circulante e equipamentos
Afetação de receitas de contribuições já existentes	Taxas de emissão e gestão de autorizações provisórias e contratos de serviço público	Fundo para o Serviço Público de Transportes*

As autoridades de transportes, tendo em conta a natureza das receitas, podem afetá-las ao financiamento das funções de organização, supervisão e fiscalização do sistema ou à prestação, manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros.

C.2

7 – O Estado pode financiar o investimento no sistema de transportes?

De acordo com o RJSPTP, o **cofinanciamento do investimento na construção de infraestruturas de longa duração**, material circulante e equipamentos de metro pesado ou ligeiro de superfície pode ser **contratualizado entre as autoridades de transportes e o Estado.**

Abrange:

- A parcela do investimento que não seja passível de financiamento através de outras fontes de financiamento.

Não abrange:

- As atividades de exploração, manutenção e renovação das infraestruturas, material circulante e equipamentos;
- Intervenções de requalificação urbana, de paisagismo, intervenções na rede viária e pedonal.

Está dependente de:

- Disponibilidade e capacidade orçamental (Orçamento do Estado);
- Isenção de taxas municipais (não são consideradas cofinanciamento);
- Enquadramento nas políticas e prioridades do Estado em matéria de transportes;
- Demonstração da viabilidade socioeconómica e financeira do projeto;
- Justificação e adequação do tipo e capacidade da infraestrutura e do dimensionamento do projeto aos níveis de procura estimados;
- Compromissos sobre assunção de défices operacionais.

Nota: o Estado continua responsável:

- Pelo financiamento das infraestruturas relativamente às quais mantém a qualidade de autoridade de transportes, salvo o previsto nos respetivos contratos de serviço público;
- Pelo financiamento de obrigações de serviço público (incluindo tarifárias) por si impostas.

C.2

8 - Que taxas podem ser cobradas pelas autoridades de transportes?

As **autarquias locais podem cobrar taxas**, tal como decorre do RJSPTP, destacando-se:

- As **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 à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros. **Compete** aos **municípios a criação destas taxas**;
- As taxas cobradas nos serviços públicos de transporte de passageiros de **âmbito municipal** são devidas ao **município competente**;
- As taxas cobradas nos serviços públicos de transporte de passageiros de **âmbito intermunicipal ou inter-regional** são devidas à CIM/AM que assume o estatuto de autoridade de transportes competente, mas são fixadas e cobradas com base em **acordo celebrado entre os municípios** que as integram.

- Lei n.º 10/90, de 17 de março
- Lei n.º 52/2015, de 9 de junho
- Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro
- Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro

O valor das taxas não pode ser superior a 2% sobre o valor em que incidem

As **taxas incidem sobre:**

- A totalidade das receitas tarifárias e compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados.
- Os serviços prestados dentro da área geográfica em que a autoridade de transportes competente exerce as respetivas competências.

C.2

9 - O que poderá nortear a política de financiamento?

R Os pressupostos e objetivos que devem ser ponderados na definição de uma adequada política de financiamento de cada autoridade de transportes podem ser, designadamente:

Assegurar um financiamento assente em bases sólidas, garantindo a adequação das obrigações de serviço público e do âmbito geográfico nos contratos de serviço público de modo a que estes sejam adequados, necessários e proporcionais para atingir os objetivos da política de transporte público de passageiros em cada território, que deve ser baseada em instrumento de planeamento de transportes.

Garantir uma adequada repartição de responsabilidades mas também encontrar soluções e estratégias de âmbito intermunicipal, através da conjugação de esforços e potenciação de economias de escala.

Assegurar estabilidade financeira dos fluxos de suporte ao desenvolvimento dos sistemas de mobilidade que permita um planeamento estável e a adoção de medidas alinhadas com as opções estratégicas tomadas.

Aferir de forma rigorosa os custos da mobilidade, do sistema no seu todo, das infraestruturas e externalidades, utilizando diversas fontes de receita, dentro e fora do sistema de transportes.

Proceder a uma **definição clara dos serviços** de transporte de âmbito **puramente comercial,** dos serviços de transporte de **serviço público** e dos **serviços mínimos** (de caráter social) **e das obrigações de serviço público** que sejam impostas.

Ponderar a **utilização de fontes alternativas de financiamento,** designadamente a afetação de % de impostos/taxas sobre património, combustíveis, veículos, construção, estacionamento, poluição, ruído, consumo, coimas, etc, de acordo com a competência de cada autoridade de transportes.

C.3

Quanto à preparação de procedimentos concursais, importa saber:

1 - O que ter em conta no planeamento de procedimentos concursais?
2 - Quais as formas de atribuição de contratos de serviço público?
3 - Quais as características de um contrato de serviço público?
4 - De que forma pode ser distribuído o risco entre a autoridade e o operador?
5 - Como podem ser promovidas as economias de escala num contrato de serviço público?
6 - Que conceitos a reter quando estão em causa compensações pelo serviço publico prestado?
7 - De que que forma são calculadas compensações por obrigações de serviço público ?
8 - Qual a sequência de atividades necessárias ao lançamento de procedimentos concursais?

Questões seguintes
Capítulos - Índice

C.3

1 - O que ter em conta no planeamento de procedimentos concursais?

- Após uma primeira fase de estabilização e de planeamento do sistema de transportes, importa preparar os **procedimentos concursais que levam à contratualização definitiva dos serviços de transportes, por cada autoridade competente**.
- O desenho dos procedimentos deve ter em conta aspetos basilares para esta reforma do modelo de concessão e gestão do sistema de transportes públicos:

Devem ser tidos em conta **objetivos de promoção da eficiência, sustentabilidade e equidade**, considerando a tecnologia, preços (incluindo impostos e subsídios), regulação e legislação.

Formas de concessão e de operacionalização do serviço público: Não existem modelos únicos e os modelos existentes têm de ser adaptados à realidade concreta.

Importante: o planeamento e lançamento de procedimentos concursais, bem como a celebração de contratos de serviço público podem ser efetuados por várias entidades, em conjunto.

A título de exemplo: uma CIM e um Município lançam em agrupamento, um concurso para transportes municipais ou intermunicipais

As autoridades devem possuir mínimos de competência de planeamento e monitorização e fiscalização de forma a evitar a sua captura do mercado.

A mudança deve ser gradual e progressiva, com períodos de transição de modo a evitar ruturas e procedimentos descoordenados.

Deve existir um adequado conhecimento dos mercados dos atuais operadores: essa informação é essencial à reforma e fiscalização do sistema.

C.3

2 - Quais as formas de atribuição de contratos de serviço público?

Antes de mais, importa saber de que forma podem ser atribuídos **contratos de serviço público**, uma vez que isso condiciona o procedimento pré-contratual a prosseguir e quem pode ser selecionado para o efeito.

Quais as formas de exploração do serviço público?	Mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público a operadores de serviço público, por concurso público; ou
	Mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público, a operadores de serviço público, por ajuste direto, tendo em conta os requisitos legais; ou
	Mediante autorização, nomeadamente no caso do transporte expresso de passageiros; ou
	Diretamente pelas autoridades de transportes, com recurso a meios próprios.
Que operadores podem prestar o serviço público?	**Operadores**: pessoas singulares ou coletivas que cumpram os requisitos de acesso à atividade de transporte de passageiros.
	Operador interno: qualquer operador de serviço público que constitui uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual a autoridade de transportes competente exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços.

Qual o **enquadramento legal** a ter em conta:

- Código dos Contratos Públicos e RJSPTP;
- Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
- Diretivas Contratação: Diretiva 2014/23/EU, Diretiva 2014/24/EU, Diretiva 2014/25/EU.

Continuar

C | 2.ª Fase de implementação do RJSPTP
3 - Procedimentos concursais

C.3

2 - Quais as formas de atribuição de contratos de serviço público?

Os **contratos de serviço público devem,** regra geral, **ser atribuídos por concurso público**, sendo que a modalidade de ajuste direto é uma exceção.

Que forma pode assumir o contrato de serviço público?

- Pode assumir a forma de **um ou vários atos juridicamente vinculativos: contratual, legal ou regulamentar**.
- Deve conter as disposições que regem a relação entre a autoridade de transportes e o operador de serviço público, na gestão e exploração de um serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público.

Que tipos de contratos de serviço público podem ser celebrados?

Os contratos de serviço público podem ser de **concessão, de prestação de serviços ou mistos**.

Quando podem ser atribuídos serviços de transporte por ajuste direto?

- Quando estejam em causa **operadores internos ou nas situações permitidas pelo Código dos Contratos Públicos, pelo RJSPTP** e pelo **Regulamento (CE) n.º 1370/2007.**
- Em **situações excecionais destinadas a assegurar o interesse público**, designadamente em caso de rutura ou de risco eminente de rutura de serviços ou em situações de emergência.

C.3

3 - Quais as características de um contrato de serviço público?

A **forma de contrato de serviço público tem de ser escolhida** antes do procedimento já que esta opção determina o conteúdo do caderno de encargos.

A decisão do tipo de contrato que é realizado tem **subjacente a opção de distribuição do risco entre a autoridade de transportes e o operador, mas também os graus de intervenção da autoridade na execução do contrato.**

Contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros	• O operador **obriga-se a explorar o serviço público**, em condições e por um período determinados pela autoridade competente, em nome próprio e sob sua responsabilidade. • O operador é **remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros** • **Assunção maioritária do risco pelo operador.**
Contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros	• O operador obriga-se a prestar o serviço público em condições e por um período determinados pela autoridade competente. • O operador recebe o **pagamento de uma remuneração por parte da autoridade de transporte.** • **Assunção maioritária do risco pela autoridade de transportes.**
Contrato misto	• Inclui elementos de ambos os tipos de contratos.

Importante: Não existem soluções únicas ou aplicáveis de forma geral. As condições específicas e locais, do território, da autoridade ou do nível de recursos públicos determinam o tipo de contrato a celebrar.

C.3

4 - De que forma pode ser distribuído o risco entre a autoridade e o operador?

São vários os **fatores que contribuem para a distribuição do risco**, destacando-se entre estes:

- Decisão sobre quem fica com a receita tarifária
- Responsabilidade pela definição do serviço público de transporte e arrecadação da receita tarifária
- Responsabilidade pela manutenção e aquisição de veículos ou material circulante e/ou pelo investimento em infraestrutura
- Liberdade ou amplitude na modificação do contrato (serviços)
- Esquema de bónus e penalidades face ao (in)cumprimento de critérios de qualidade e de outras disposições
- Sistema de incentivos: procura, receitas ou nível de serviço
- Responsabilidade por custos associados à prestação de serviços de transportes (como os custos decorrentes do funcionamento do sistema viário, congestionamento, política geral de preços e riscos políticos)

C.3

5 - Como podem ser promovidas as economias de escala num contrato de serviço público?

Outro dos aspetos que importa ter em consideração na definição do contrato de serviço público diz respeito ao **âmbito geográfico dos serviços de transporte** a que este se refere.

Com efeito, e tal como decorre do referido na primeira parte deste Guião, a dimensão e complexidade do serviço de transportes a contratar influencia:

- A **otimização dos aspetos económicos** dos serviços de transporte, incluindo, os **efeitos de rede** (percursos, bilhética, interfaces);
- Uma prestação economicamente eficiente, graças ao **financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis;**
- A concretização de **objetivos de política de ordenamento do território, mobilidade e transportes** e **uma concorrência efetiva**;
- A **segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade** dos serviços de transporte de passageiros;
- **A sustentabilidade económica e financeira** da prestação do serviço público de transporte de passageiros.

R A **articulação** de autoridades locais ou a **contratação dos serviços de transporte de forma agregada** contribui, potencialmente, para a existência de economias de escala, a redução dos preços e custos das transações e a melhoria e profissionalização da gestão de contratos públicos.

Economias de escala:
Quando a organização do processo produtivo permite aumentar a quantidade produzida, de um produto ou serviço, sem aumentar o custo médio de produção. Potencialmente, o custo diminuirá com o aumento da produção.

C | 2.ª Fase de implementação do RJSPTP
3 - Procedimentos concursais

C.3

6 - Que conceitos a reter quando estão em causa compensações por serviço público prestado?

O **planeamento do tipo de contrato de serviço público** é primordialmente condicionado pelo **nível de serviço público pretendido e pelas obrigações impostas**, pelo que importa também saber que tipos de compensações podem ser pagas ao operador. Para tal é necessário ter em consideração alguns conceitos fundamentais necessários à correta formulação dos contratos:

O que é uma Obrigação de Serviço Público?	A **imposição definida ou determinada** por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros, que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas.
O que é uma compensação por obrigação de serviço público ?	Qualquer **vantagem, nomeadamente financeira**, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período.
O que é uma indemnização compensatória?	Quaisquer **pagamentos efetuados** a entidades públicas e privadas, que se destinem a **compensar custos de exploração** resultantes da prestação de serviços de transporte considerados de interesse geral, de acordo com obrigações específicas, no âmbito de contrato de serviço público específico.
O que é uma compensação tarifária?	Quaisquer pagamentos efetuados a entidades públicas e privadas, que se destinem a **compensar custos decorrentes da prática de tarifas máximas** dirigidas a um conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros no âmbito de contrato de serviço público ou de regras gerais de âmbito tarifário.

C.3

7 - De que forma são calculadas as compensações por obrigações de serviço público?

As **regras gerais aplicáveis ao cálculo das compensações financeiras** pelo cumprimento de obrigações de serviço público são definidas pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 – e também pelo Decreto-lei n.º 167/2008, de 26 de agosto.

As regras europeias estabelecem que, no cálculo de compensações devem ser tidos em conta, a título de exemplo:

- Custos e receitas tarifárias e/ou outras receitas;
- Incidências financeiras positivas geradas na rede explorada;
- *Lucro razoável;*
- Riscos associados.

Importante: O pagamento de compensações relativas a serviços atribuídos antes da entrada em vigor do RJSPTP deve ser contratualizado até 30 de junho de 2016.

Quanto a compensações tarifárias - se forem fixadas por **regras gerais**:

- Devem ser **objetivas e quantificáveis** e aplicáveis de igual forma a todos os operadores;
- A distinção entre operadores, quanto às condições de exploração, rede ou tipo de serviços, bem como quanto ao desempenho comercial e financeiro, apenas pode ser feita no âmbito do respetivo contrato de serviço público.

Devem ser privilegiadas as novas tecnologias, como fator de integração e atratividade do sistema, mas também para apurar dados reais de passageiros para proceder ao cálculo exato de compensações a operadores e potenciar uma efetiva monitorização e fiscalização da operação.

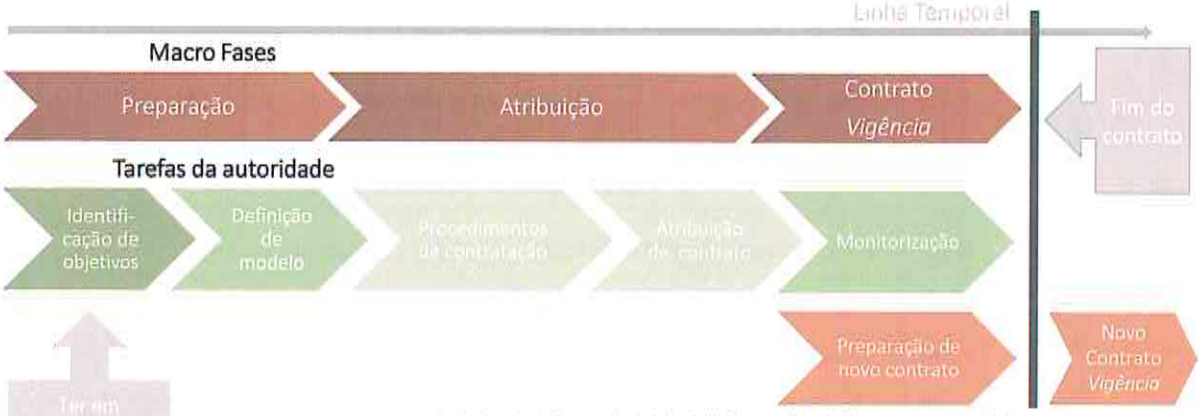
A título de exemplo, o Despacho n.º 8946-A/2015, de 11 de agosto, relativo à compensações tarifárias pela disponibilização de passes intermodais na Área Metropolitana de Lisboa.

R *Importante: O correto cálculo de compensações reveste-se de grande complexidade e constitui-se como uma das matérias mais relevantes para aplicação das regras europeias, sobretudo por questões concorrenciais. Exige capacitação técnica elevada por parte das autoridades de transportes, para definição e fiscalização das regras gerais e relativas a cada contrato de serviço público.*

C.3

8 - Qual a sequência de atividades necessárias ao lançamento de procedimentos concursais?

R Após ponderação das opções tomadas na fase de preparação, é lançado o procedimento concursal escolhido pela autoridade de transportes. Este esquema representa o "ciclo de vida contratual".



Fonte: A partir de "Contracting in Urban Public Transport" for the European Comission - 2008

Importante: O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 determina que, até 1 ano antes do lançamento do concurso, deve ser publicitado no Jornal Oficial da União Europeia, no mínimo:

- *A identificação da autoridade;*
- *O tipo de procedimento previsto;*
- *Os serviços e territórios a abranger.*

C.4

Quanto a contratos de serviço público, importa saber:

1 - Qual o conteúdo de um contrato de serviço público?

2 - Podem ser modificados os termos de um contrato de serviço público?

3 - Podem ser atribuídos direitos exclusivos?

4 – Quais as infrações ao RJSPTP passíveis de sanção?

5 - Qual a importância da monitorização da execução de um contrato de serviço público?

6 - Que principais aspetos devem ser monitorizados?

7 - Que instrumentos podem ser utilizados na monitorização dos contratos e do sistema?

Neste âmbito e em conclusão das fases de implementação:

8 - O que determina os resultados finais da contratualização dos serviços de transportes?

9 - Qual o cronograma para a contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros?

Capítulos - Índice

C.4

1 - Qual o conteúdo de um contrato de serviço público?

O contrato de serviço público pode dispor sobre diversas matérias, devendo ter em consideração, designadamente, os seguintes aspetos:

Contrato

- **A cobertura espacial e temporal da oferta e da procura, os títulos de transporte a disponibilizar, o respetivo tarifário e sistema de bilhética e as formas de articulação intermodal.**
- A **propriedade do material circulante e dos restantes meios** afetos à exploração e o respetivo planeamento e gestão.
- Os **direitos exclusivos atribuídos** e/ou **as obrigações de serviço público**, caso sejam impostas.
- O **regime de partilha de risco e de responsabilidades**, entre autoridade de transportes e operador, inerente ao contrato, designadamente perante os passageiros e terceiras entidades.
- **A titularidade e o modo de repartição das receitas geradas** pela exploração do serviço.
- As **modalidades de repartição dos custos ligados à prestação dos serviços**, nomeadamente, os custos de pessoal, de energia, de gestão, de manutenção e de operação de veículos.
- O **modelo de remuneração do operador de serviço público**, incluindo a eventual compensação por obrigações de serviço público previstas no contrato e os critérios para a sua determinação, quando sejam impostas.
- O **modelo de contrapartidas a pagar pelo operador de serviço público à autoridade de transportes** competente pelo direito de exploração do serviço público de transporte de passageiros.
- O **regime de incentivos e penalidades**, quando aplicável.

Nota: De acordo com o artigo 14.º da Lei nº 52/2015, o IMT elaborará guiões para a preparação e condução de procedimentos de contratação e para a fase de execução do contrato.

C.4

2 - Podem ser modificados os termos de um contrato?

Podem existir **alterações ao contrato de serviço público**:

- De acordo com os termos previstos no próprio contrato;
- **Por acordo entre as partes**, tendo em conta os limites estabelecidos pela legislação aplicável, designadamente, o Código dos Contratos Públicos;
- **Por razões de interesse público e mediante decisão fundamentada**, podem existir ajustamentos pontuais do serviço de transporte de passageiros, no que diz respeito a percursos e paragens, horários e frequências, regime de regularidade e flexibilidade do serviço.

A **imposição de ajustamentos pontuais** ao que for contratado é limitada, cumulativamente, a:

Modificação inferior a 10% do total de veículos.km anuais previstos no contrato ou 25% caso se encontre no decurso dos primeiros 2 anos de contrato.

Modificação do saldo global de veículos.km anuais estabelecido no contrato ou da frota ou dos recursos humanos necessários à exploração da rede em causa.

Manutenção do horário diário de início e fim de exploração de cada linha e dias de exploração conforme previsto contratualmente.

Manutenção da retribuição anual do operador de serviço público, quando aplicável.

Nota: Estas limitações destinam-se a salvaguardar a posição das partes face a eventuais alterações substanciais ao contrato e que possam induzir custos não comportáveis, ou não expectáveis, por cada uma delas.

C.4

3 - Podem ser atribuídos direitos exclusivos?

- Um **direito exclusivo** é a faculdade conferida ao operador de serviço público de exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros numa linha, rede ou zona especifica, com exclusão de outros operadores de serviço público.
- **Contudo, não impede** a exploração de **outros serviços de transportes** na mesma área geográfica que o operador em exclusivo **não queira implementar,** nem implica, automaticamente, a alteração do contrato ou atribuição de compensação.

O **direito exclusivo não impede a prestação de serviços sobrepostos ou transversais** que:

- Atravessem a área exclusiva para estabelecer ligações a áreas geográficas adjacentes, consideradas necessárias;
- Tenham por função a satisfação de transporte escolar ou tenham uma função de serviço de transporte de passageiros complementar, de substituição ou expresso ou flexível;
- Sejam serviços públicos de transporte de passageiros adicionais aos serviços contratualizados, que aquele operador não demonstre interesse em explorar como, designadamente, o transporte flexível ou de rebatimento, em zonas ou períodos do dia não cobertos pelo direito exclusivo.

Objetivo: evitar que o direito exclusivo de um operador ou a mera satisfação de um serviço por aquele, ainda que insuficiente, em determinada área, impeça a operação de outros serviços públicos considerados necessários, por operadores ou entidades públicas que neles demonstrem interesse.

A exploração de serviços públicos de transportes de passageiros em zonas de exclusivo de outros operadores está sujeita a consultas e articulação entre operadores e autoridades de transportes.

*Importante: A atribuição de um direito exclusivo é considerada uma contrapartida pela prestação de serviço público, ou seja, **sendo uma vantagem conferida a um único operador** é considerada uma forma de compensação.*

C.4

4 - Quais as infrações ao RJSPTP passíveis de sanção?

- A instauração e instrução dos processos de contraordenação compete à **Autoridade da Mobilidade e dos Transportes**. Esta deve articular-se com outras entidades como sejam a **Autoridade da Concorrência** ou a **Direção-Geral do Consumidor.**
- As **infrações** (previstas em ato legislativo, ato regulamentar, ato administrativo ou ato contratual) que podem ser alvo de processo contraordenacional e de aplicação de sanções são as seguintes:

Infrações RJSPTP

- A exploração do serviço público de transporte de passageiros, em linha ou em rede, **sem contrato ou autorização.**
- O **incumprimento das regras de exploração do serviço público de transporte expresso e flexível.**
- A **subcontratação da exploração do serviço público de transporte**, sem autorização.
- O **incumprimento das obrigações de serviço público**, legais, regulamentares ou contratuais.
- A exploração do serviço público de transporte **sem a autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório.**
- O **incumprimento das regras relativas ao sistema tarifário.**
- O **incumprimento do dever de informação** e comunicação.

Nota Além das infrações previstas no RJSPTP, haverá que analisar, caso a caso, as infrações previstas em legislação avulsa e em contratos de serviço público

C.4

5 - Qual a importância da monitorização na execução de um contrato?

A **monitorização ou o acompanhamento da execução do contrato** é essencial para avaliar o grau de execução ou de desvio dos objetivos estratégicos e táticos anteriormente estabelecidos pela autoridade de transportes.

R Com que finalidade é que as autoridades de transportes devem **garantir o acesso à informação e monitorizar, eficazmente,** o sistema de transportes e mobilidade?

Garantir capacidade de decisão pró-ativa	A autoridade deve ter **capacidade de antecipar ou reagir**, atempadamente, a evidências de menor desempenho, quer ao nível das operações individuais, quer ao nível do sistema.
Garantir conhecimento operacional	É **primordial que a autoridade conheça, profundamente, o funcionamento do sistema de transportes para melhorar o processo de seleção de operadores** e para poder garantir a igualdade das partes e o **controlo da execução do contrato de serviço público**.
Garantir a responsabilidade, prestação de contas e transparência	É essencial que, na relação contratual com os operadores, seja **garantida a correta prestação do serviço contratualizado, o eficiente dispêndio de dinheiros públicos e o cumprimento da política de transportes**.
Garantir informação mínima aos passageiros	**A autoridade deve facilitar o uso e garantir a acessibilidade ao sistema de transportes**, mas também, na generalidade, prestar contas ao cidadão relativamente ao desempenho e qualidade do serviço e divulgar os resultados,.

C.4

6 - Quais os principais aspetos que devem ser monitorizados?

A **monitorização ou o acompanhamento da execução do contrato** deve ter em consideração quatro dimensões:

Desempenho industrial

- Nesta dimensão é importante medir a **eficiência produtiva**, bem como a **correta gestão de recursos e as preocupações ambientais demonstradas.**
- Esta dimensão de avaliação tem de ser enquadrada no que diz respeito às dimensões da área geográfica (economias de escala), à diversidade de modos e nível de integração (economias de rede) e à complexidade da rede (dimensionamento da frota).

Desempenho da rede

Nesta dimensão são avaliadas diversas componentes:

- Avaliação da organização (institucional e contratual);
- Avaliação quanto à acessibilidade física (cobertura da rede - espacial, temporal, tecnológica), comercial (pontos de venda), lógica (informação, interfaces, informação global) e financeira (tarifários, integração tarifária, partilha de receitas).

Desempenho comercial

- Esta dimensão considera aspetos relacionados com a regularidade, continuidade do serviço, conforto, conveniência e segurança.
- Pode refletir-se nos esquemas de incentivos e penalidades associados ao contrato.

Geração de externalidades

Avaliação do potencial que cada configuração do sistema de transportes e de um serviço concreto tem na geração de impactes negativos ou positivos do ponto de vista social , económico e ambiental.

R Nota: os parâmetros e indicadores para cada uma destas dimensões deverão ser fixados pelas autoridades de transportes no âmbito dos respetivos contratos e tendo em conta as especificidades locais.

Fonte: "Definição de critérios e indicadores de serviços mínimos de transporte público de passageiros", TIS - 2013

C | 2.ª Fase de Implementação do RJSPTP
4 - Contratos de serviço público

C.4

7 - Que instrumentos podem ser utilizados na monitorização dos contratos e do sistema?

R Além da utilização do sistema de informação, de âmbito nacional, gerido pelo IMT, as autoridades de transportes poderão promover a implementação de diversos instrumentos de monitorização, designadamente de um "**Observatório sobre o Sistema de Transportes e Mobilidade**" para auxílio nas suas competências de planeamento mas também nas competências de monitorização do sistema e divulgação do transporte público, que:

Observatório

- Seja um **registo dinâmico e evolutivo da oferta e procura** e da opinião dos cidadãos.
- Constitua uma **permanente fonte de conhecimento do sistema de transportes e mobilidade** da região.
- **Permita à autoridade ser um interlocutor habilitado à interação**, com outras entidades, sejam operadores ou outros *stakeholders*.
- **Sustente uma ação sistematizada e contínua** no sentido do desenvolvimento e execução de instrumentos de planeamento ou projetos e da divulgação de medidas de gestão da mobilidade.
- Seja **suporte** na **execução de uma estratégia de desenvolvimento** do sistema de transportes.

Nota: Deve ser promovida a introdução de sistemas de transportes inteligentes, tendo em conta que a informação que se extrai destas ferramentas é muito relevante para a monitorização dos contratos de serviço público e do sistema de mobilidade e transportes, na globalidade.

Continuar

C.4

7 - Que instrumentos podem ser utilizados na monitorização dos contratos e do sistema?

R

O conceito de **Conta Pública** corresponde, de forma abreviada, à criação de um sistema de contabilidade analítica simplificado (balanço financeiro), no qual são identificados todos os fluxos monetarizados associados ao sistema de mobilidade.

Tem como objetivo conhecer a **estrutura dos custos e benefícios associados à mobilidade**, na perspetiva dos diversos atores (utilizadores, municípios, gestores das infraestruturas, etc.) que interagem com o sistema, permitindo deste modo, dispor de uma base concreta para avaliar economicamente os custos diretos (investimento em infraestruturas, frotas, custos de funcionamento, etc.) e indiretos (emissões poluentes, acidentes, ruído, congestionamento e desperdícios de tempo, etc.) decorrentes da mobilidade.

A Conta Pública pode ser associada ao Observatório, permitindo:

Conta Pública + Observatório

- Analisar periodicamente os indicadores operacionais de cada operador, aferindo da sua eficiência, quanto à oferta física do serviço.
- Aferir os impactes de alterações tarifárias, das alterações dos padrões de mobilidade e de outras mudanças no ambiente operacional.
- Regular de forma eficaz, justa e transparente, mantendo uma análise permanente à evolução do mercado e comportamento estratégico dos agentes, incluindo mudanças na organização da mobilidade individual.
- Aferir a geração e internalização das externalidades no sistema de transportes e de mobilidade.

⇨

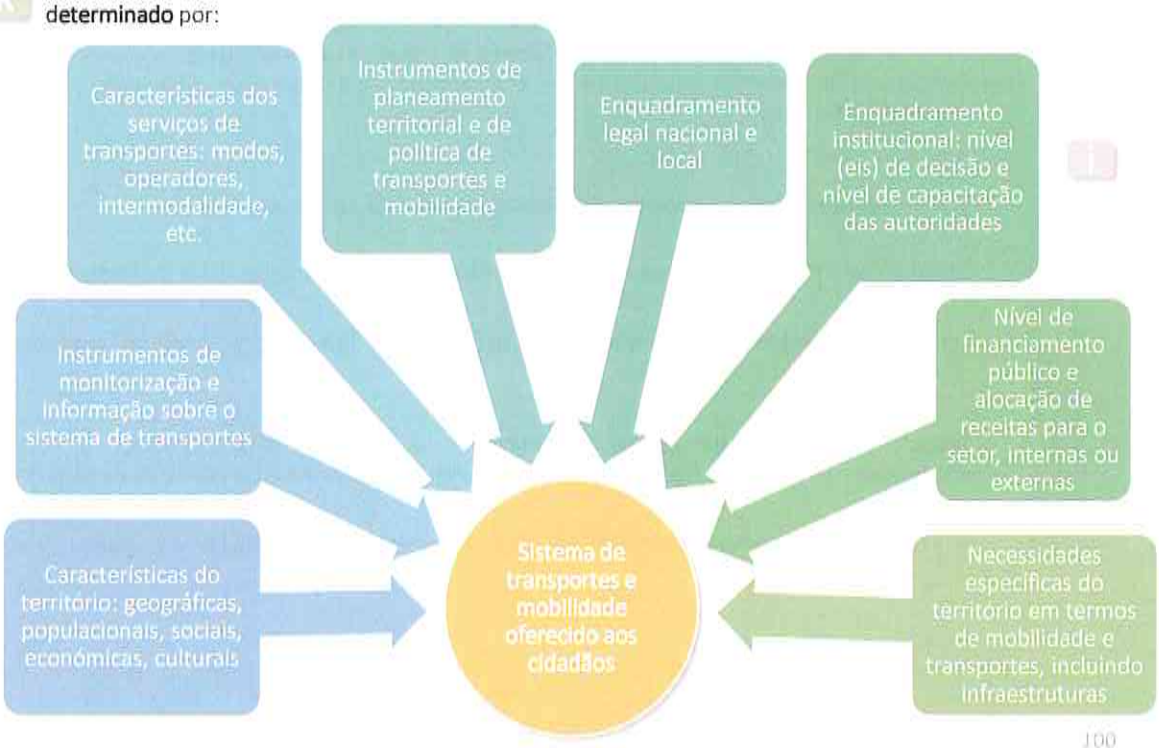
FINALIDADE
Definir **estratégia e planeamento**:
- Gestão do sistema de transportes;
- Gestão da infraestrutura;
- Políticas tarifárias e financiamento.

C.4

8 - O que determina os resultados finais da contratualização dos serviços de transportes?

R

Em suma, o **resultado final do planeamento, gestão e contratualização de serviços de transportes é determinado** por:



C.4

9 - Cronograma para a contratualização do serviço público de transporte de passageiros

R

Em conclusão, para que sejam cumpridas as obrigações previstas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e para que se alcance uma contratualização adequada às circunstâncias locais, no âmbito de uma política de transportes sustentável, é recomendável que as autoridades de transportes sigam este cronograma*:

2015/2016

- Assunção e articulação de competências de autoridade
- Promoção da capacitação de autoridades de transportes
- Celebração de contratos interadministrativos de curto prazo
- Prestação de informação pelos operadores de transportes
- Validação de informação prestada pelos operadores de transportes
- Emissão de autorizações provisórias
- Monitorização do sistema e recolha de informação relevante
- Promoção de instrumentos de planeamento
- Promoção de instrumentos de financiamento

2017

- Celebração de contratos interadministrativos de médio/longo prazo
- Implementação de instrumentos de financiamento
- Desenvolvimento de instrumentos de planeamento

2018

- Finalização de instrumentos de planeamento
- Preparação e lançamento de instrumentos concursais e contratuais

2019

- Finalização de procedimentos concursais
- Adjudicação e celebração de contratos de serviço público

*O cronograma é **indicativo**, nas suas fases intermédias, podem estas ser antecipadas ou efetuadas em paralelo.

D.1

Qual a legislação mais relevante?

Diploma	Descrição
Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de setembro	Transporte Escolar
Lei n.º 10/90, de 17 de março	Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres
Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, alterada pelo Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro e Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro	Contraordenações – Passageiros sem título de transporte válido
Regulamento n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007	Contratualização de Transporte Público de Passageiros
Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 118/2009, de 19 de maio	Livro Vermelho - Reclamações
Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro, Portaria n.º 138/2009, de 3 de fevereiro, alterada pela Portaria n.º 982-A/2009, de 2 de setembro, pela Portaria n.º 34-A/2012, de 1 de fevereiro, pela Portaria n.º 268-A/2012, de 31 de agosto	«Passe 4.18»
Decreto-Lei n.º 58/2008, alterado pelo Decreto-lei n.º 35/2015, de 6 de março	Contrato de transporte ferroviário de passageiros
Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado por Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto	Subvenções Públicas
Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de agosto, Portaria n.º 982-B/2009, de 2 de setembro, alterada pela Portaria n.º 34-A/2012, de 1 de fevereiro, pela Portaria n.º 268-A/2012 de 31 de agosto	«Passe Sub23»
Portaria n.º 272/2011, de 23 de setembro, alterada por Portaria n.º 36/2012, de 8 de fevereiro e Despacho n.º 14216/2011, de 20 de outubro	«Passe Social +»

D.1

Qual a legislação mais relevante?

Diploma	Descrição
Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro	Plano Estratégico dos Transportes - PET
Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto	Atividade Empresarial Local
Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho e Despacho n.º 10076-C/2013 de 31 de julho, Despacho n.º 10560-A/2014, de 13 de agosto e Despacho n.º 8946-A/2015, de 11 de agosto	Passes Intermodais
Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro	Estatuto das Autarquias Locais e Entidades Intermunicipais
Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro	Regime financeiro das Autarquias Locais e Entidades Intermunicipais
Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro	Setor Público Empresarial
Comunicação da Comissão 2014/C 92/01 – 29 de março de 2014	Orientações interpretativas do Regulamento n.º 1370/2007
Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio	Autoridade da Mobilidade e Transportes
Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio	Instituto da Mobilidade e Transportes
Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio	Sistema e instrumentos de gestão territorial
Lei n.º 31/2014, de 30 de maio	Bases da política de solos, de ordenamento do território e de urbanismo
Decreto-lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro e Deliberação n.º 1511/2015 de 30 de julho	Contrato de transporte rodoviário de passageiros
Lei n.º 52/2015, de 9 de junho	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
Lei n.º 69/2015, de 16 de julho	Altera as Leis n.º 73/2013 e 75/2013
Lei n.º 77/2015, de 29 de julho	Serviços das entidades intermunicipais
Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto	Cidades Sustentáveis 2020

D.2

Definições e conceitos

- «Acessibilidade», a facilidade facultada às pessoas para atingirem um destino, utilizando um determinado sistema de transportes, dependente da existência da escolha modal, do custo ocasionado pela deslocação, do tempo de percurso, da segurança em todas as etapas da viagem e da compatibilidade das limitações individuais relativas a horários e capacidades físicas. *(Pacote da Mobilidade)*
- «Agrupamento de autoridades», qualquer conjunto de autoridades de transportes que, por meio de contrato interadministrativo, protocolo, associação intermunicipal ou outra forma de acordo, estabelecem a articulação, a partilha ou a delegação das competências e responsabilidades de autoridade de transportes relativamente a uma dada zona geográfica, serviço público de transporte de passageiros ou operador.
- «Aglomeração urbana», é um território formado pela área urbana de uma cidade e pelas áreas suburbanas envolventes ou um conjunto de aglomerados urbanos, áreas urbanas e periurbanas e mesmo rurais, de implantação independente de limites administrativos e podendo corresponder ao conceito de área metropolitana. *(Instrumentos de gestão territorial)*
- «Aglomerado urbano», núcleo de edificações autorizadas e respetiva área envolvente, possuindo vias públicas pavimentadas e que seja servido por rede de abastecimento domiciliário de água e drenagem de esgoto, sendo o seu perímetro definido pelos pontos distanciados 50 metros das vias públicas onde terminam aquelas infraestruturas urbanísticas. *(Instrumentos de gestão territorial)*
- «Área coerente de mobilidade» ou «bacia de emprego», área geográfica, com centralidades e polarizações próprias, onde se desenvolvem - por motivos económicos, sociais, culturais, laborais e outros - fortes relações de interdependência e se originam deslocações que, utilizando os serviços e ou infraestruturas de transportes e mobilidade, ultrapassam limites administrativos.
- «Área periurbana», a área geográfica que se localiza para além dos subúrbios de uma cidade e corresponde a um espaço onde as atividades rurais e urbanas se misturam, sendo indistintos os limites físicos e sociais do espaço urbano e do rural. *(Instrumentos de gestão territorial)*
- «Autoridade de transportes», qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investida dessas atribuições e competências. *(RJSPTP)*

Continuar

D.2 Definições e conceitos

- «Autorizações provisórias», ou «autorizações para manutenção do regime de exploração a título provisório», os atos administrativos emitidos pelas autoridades de transportes competentes com o objetivo de manter em exploração, a título provisório, os serviços de transporte rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de Dezembro de 1948, até à atribuição de serviços de transporte através do lançamento e conclusão de procedimentos concursais tendentes à celebração de contratos de serviço público.
- «*Bikesharing*», o serviço que pressupõe a partilha de uma frota de bicicletas através de sistema de aluguer ou empréstimo por determinado período. *(Pacote da Mobilidade)*
- «*Carpooling*», iniciativa em que duas ou mais pessoas partilham um automóvel particular para fazer um mesmo ou parte de um percurso similar, sendo geralmente associada aos movimentos pendulares e organizado informalmente, por organizações ou através de clubes de interessados, e por vezes gerida online. Quando o veículo utilizado é uma carrinha designa-se *vanpooling*. *(Pacote da Mobilidade)*
- «*Carsharing*», o serviço de transporte baseado na disponibilização de uma frota de veículos para utilização pública, evitando assim os gastos associados à aquisição e manutenção e seguro dos veículo. Pode ser comparado a alugueres de curta duração, permitindo que um mesmo veículo seja utilizado por diferentes clientes ao longo do dia. *(Pacote da Mobilidade)*
- «Cartão de suporte», o suporte físico e/ou eletrónico, que funciona por aproximação a validadores portáteis ou fixos do sistema de bilhética sem contacto ou desmaterializado, em formato eletrónico, adequados, e no qual são registados, informaticamente, os títulos de transporte adquiridos, incluindo carregamentos em numerário, ou descontados em conta bancária, os montantes correspondentes ao título utilizado.
- «Compensação por obrigação de serviço público», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período. *(Regulamento (CE) 1370/2007)*
- «Compensação tarifária», a compensação financeira concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público tarifária, contratualizada ou no âmbito de regras gerais nacionais, regionais ou municipais ou por referência a esse período.

D | Informação de Apoio
2 - Definições e conceitos

D.2 Definições e conceitos

- «Contrapartida por direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros», qualquer vantagem, nomeadamente de natureza financeira, atribuída por um operador de serviço público à autoridade de transportes competente, pelo direito de explorar um determinado serviço público de transporte de passageiros.
- «Contrato de serviço público», um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade de transportes competente e um operador de serviço público, para atribuir a este último a gestão e a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público. *(Regulamento (CE) 1370/2007)*
- «Condições gerais de transporte», as condições definidas pelo operador que, com a celebração do contrato de transporte, se tornam parte integrante do mesmo.
- «Contrato de transporte», o contrato, a título oneroso ou gratuito, celebrado com operador de transporte em que este se obriga a prestar ao passageiro, mediante título de transporte válido, o serviço de transporte desde o local de origem até ao local de destino.
- «Contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros», aquele em que o operador de serviço público se obriga a explorar o serviço público de transporte de passageiros, em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, em nome próprio e sob sua responsabilidade, sendo remunerado, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros. *(RJSPTP)*
- «Contrato de prestação de serviço público de transporte de passageiros», aquele em que o operador de serviço público se obriga a prestar o serviço público de transporte de passageiros em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes competente, mediante o pagamento de uma determinada remuneração por parte da mesma. *(RJSPTP)*
- «Contrato interadministrativo», contrato celebrado entre entidades administrativas, que estabelece e disciplina procedimentos de cooperação, colaboração e coordenação, tendo em conta o enquadramento específico de cada entidade e adaptado ao circunstancialismo próprio do objetivo que fundamenta a sua celebração.

D.2

Definições e conceitos

- «Desenvolvimento maioritário de um serviço de transporte numa área geográfica», quando um serviço de transportes tem a maior parte do percurso ou outras características e condições da exploração, como frequências, horários ou paragens desenvolvidas predominantemente em determinado território ou quando nesse território se encontram locais ou equipamentos de maior relevância ou o serviço de transportes é criado e explorado em função da relevância desse território.
- «Deslocações urbanas», deslocações efetuadas em infraestruturas de transportes de um aglomerado urbano, delimitado pelo respetivo perímetro urbano, ou entre aglomerados urbanos contíguos, por vias urbanas, independentemente de fronteiras administrativas.
- «Direito exclusivo», um direito que confere ao operador de serviço público a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviço público. *(Regulamento (CE) 1370/2007)*
- «Entidades gestoras de sistemas de bilhética ou de suporte à mobilidade», as entidades públicas ou privadas, com funções operacionais de gestão dos sistemas tecnológicos referidos, conferidas através de autorização e/ou contratualização com a autoridade de transportes competente, podendo também corresponder à autoridade de transportes.
- «Entidade intermunicipal», entidade pública de âmbito geográfico mais alargado que os municípios, com competência para a gestão de serviços de transporte intermunicipais, por delegação ou partilha de competências.
- «Entidades com contiguidade territorial», entidades públicas cujos territórios da sua competência partilham fronteiras administrativas.
- «Entidades com descontinuidade territorial», entidades públicas em que parte do seu território, sobre o qual exercem competência, se encontra separado do restante.
- «Externalidades», factos impostos de forma involuntária, com custos ou benefícios, que têm efeitos positivos ou negativos sobre terceiros sem que estes tenham oportunidade de o impedir e sem que tenham a obrigação de os pagar.

D | Informação de Apoio
2 - Definições e conceitos

D.2

Definições e conceitos

- «Gestão da mobilidade», conceito que pretende promover o transporte sustentável, alterando as atitudes e o comportamento dos cidadãos, através da implementação de um conjunto de medidas integradas como por exemplo, campanhas de informação, construção de infraestruturas, políticas de preços ou regulamentação. *(Pacote da Mobilidade)*
- «Indemnização compensatória», compensação financeira concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de um contrato de serviço público, pelo cumprimento de obrigações de serviço público e que que se destinem a compensar custos de exploração resultantes de prestação de serviços de interesse geral. *(RJSPTP)*
- Infraestruturas urbanas», as redes e instalações associadas aos diferentes modos de transporte, incluindo o pedonal, o estacionamento e as infraestruturas viárias, bem como sistemas técnicos de suporte direto ao funcionamento dos aglomerados e aglomerações urbanas. *(Instrumentos de gestão territorial)*
- «Intermodalidade», característica de um sistema de transportes que potencia e proporciona a complementaridade e conexão entre diferentes modos e meios de transporte, satisfazendo ou promovendo, de forma eficaz, uma determinada deslocação entre uma origem e um destino pré-definidos. *(Pacote da Mobilidade)*
- «Instrumentos de gestão territorial», conjunto de documentos que concretizam a política de gestão territorial e, de acordo com as funções diferenciadas que cada uma das suas componentes desempenha no sistema, estabelecem as opções de desenvolvimento e de organização do território programam ou concretizam as políticas de desenvolvimento económico e social com incidência espacial, determinando o respetivo impacte territorial. *(Instrumentos de gestão territorial)*
- «Linha», serviço de transporte público, assegurando um itinerário fixo, segundo uma frequência e horários previamente aprovados, com tomada e largada de passageiros em pontos terminais e intermédios pré-determinados ou de determinação flexível. *(RJSPTP)*
- «Mobilidade sustentável», o conjunto de processos e ações orientadas para a deslocação de pessoas e bens, com um custo económico razoável e simultaneamente minimizando os efeitos negativos sobre o ambiente e sobre a qualidade de vida das pessoas, tendo em vista o princípio de satisfação das necessidades atuais sem comprometer as gerações futuras. *(Pacote da Mobilidade)*

D.2

Definições e conceitos

- «Monitorização», a função de avaliação permanente do processo de planeamento e desenvolvimento do sistema, tendo como objetivo contribuir para tornar mais efetivos aqueles procedimentos, permitindo avaliar progressos, identificar desvios e corrigir trajetórias, e assentando sobre a constituição de um conjunto de indicadores.
- «Movimento pendular», as deslocações diárias entre o local de residência e o local de trabalho/estudo (deslocações obrigatórias).
- «Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas. *(Regulamento (CE) 1370/2007)*
- «Operador de serviço público», qualquer empresa ou agrupamento de empresas, públicas ou privadas, ou qualquer entidade pública que preste determinado serviço público de transporte de passageiros. *(RJSPTP)*
- «Operador interno», qualquer operador de transportes de serviço público que constitui uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual a autoridade de transportes competente a nível local, regional ou nacional exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços. *(RJSPTP)*
- «Perímetro urbano», é uma porção contínua de território classificada como solo urbano e como tal delimitado em Plano Diretor Municipal. *(Instrumentos de gestão territorial)*
- «Plano de mobilidade e transportes», instrumento de planeamento que define a estratégia de intervenção em matéria de acessibilidades, transportes e mobilidade, incluindo um conjunto de ações e medidas tendentes à prossecução de uma mobilidade mais sustentável, do ponto de vista económico, social e ambiental. *(Pacote da Mobilidade)*
- «Rede», o conjunto de linhas que asseguram a cobertura espacial de uma área por um ou vários modos de transporte público.
- «Rede autónoma», conjunto substancial de linhas ou serviços, de um ou vários modos, de um ou vários operadores, que funciona independentemente de outras linhas ou redes, ainda que com elas possam fazer interface, podendo ter uma gestão centralizada ou partilhada por várias autoridades e ainda possuir características de forte intermodalidade.

D | Informação de Apoio
2 - Definições e conceitos

D.2

Definições e conceitos

- «Regulamento», o 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.
- «Regra geral», a medida que é aplicável sem discriminação a todos os serviços de transporte público de passageiros numa determinada zona geográfica de uma autoridade competente.
- «Serviço público de transporte de passageiros», o serviço de transporte de passageiros de interesse económico geral, prestado ao público numa base não discriminatória, nos termos do qual os veículos são colocados à disposição de múltiplas pessoas em simultâneo, que os utilizam mediante retribuição, segundo um regime de exploração previamente aprovado, não ficando ao serviço exclusivo de nenhuma delas. *(RJSPTP)*
- «Serviço público de transporte de passageiros inter-regional», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas. *(RJSPTP)*
- «Serviço público de transporte de passageiros afluente», ou de "rebatimento", o serviço público de transporte de passageiros que funciona primordialmente como alimentação de outro serviço público de transporte de passageiro *(RJSPTP)*.
- «Serviço público de transporte de passageiros alimentado», o serviço público de transporte de passageiros a jusante e utilizado pelos passageiros com origem ou destino em determinado serviço público de transporte de passageiros afluente. *(RJSPTP)*
- «Serviço público de transporte de passageiros expresso», o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas, entre aglomerados ou centros urbanos, de caráter intermunicipal, inter-regional ou nacional, ou articulando-se com estes. *(RJSPTP)*
- «Serviço público de transporte de passageiros municipal», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se desenvolve 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. *(RJSPTP)*

D.2 Definições e conceitos

- «Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios e que se desenvolve 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 entidades intermunicipais contíguas. *(RJSPTP)*
- «Serviço público de transporte de passageiros local», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de uma parte de uma zona urbana de um município.
- «Serviço público de transporte de passageiros urbano», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de uma zona urbana ou de uma aglomeração.
- «Serviço público de transporte de passageiros suburbano», o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação de uma área urbana central ou de uma aglomeração, e com os respetivos subúrbios.
- «Serviço público de transporte de passageiros flexível», o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo. *(RJSPTP)*
- «Serviço público de transporte de passageiros regular», o serviço público de transporte de passageiros explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas.
- «Serviço público de transporte de passageiros complementar ou de substituição», o serviço público de transporte de passageiros estabelecido de forma complementar ou em substituição dos modos de transporte ferroviário pesado e ligeiro, fluvial ou rodoviário em sítio próprio, em horários ou frequências não asseguradas por aqueles, servindo zonas de paragem e percurso semelhantes e nos quais se mantenham válidos os mesmos títulos de transporte. *(RJSPTP)*

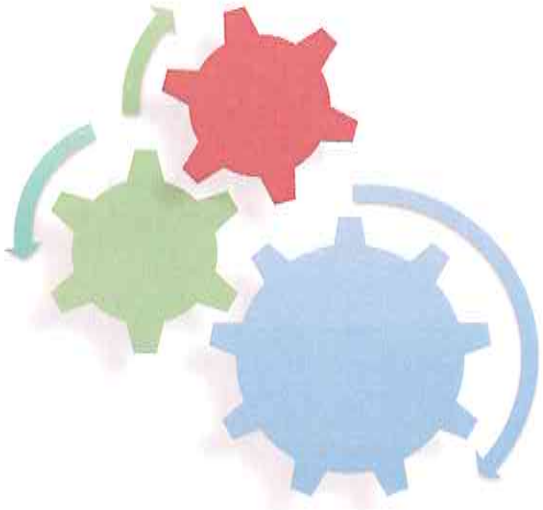
D | Informação de Apoio

2 - Definições e conceitos

D.2 Definições e conceitos

- «Serviços partilhados de transporte de passageiros», soluções de transportes associadas ao uso partilhado de meios de transporte, por vários passageiros em simultâneo, ou à disponibilização de frotas de veículos para uso público individual, através de aluguer ou empréstimo por determinado período de tempo, como, por exemplo, o *carsharing*. *(Pacote da Mobilidade)*
- «Sistemas e Serviços inteligentes de transportes», sistemas associados às novas tecnologias de informação e comunicação aplicados às infraestruturas, aos veículos, à operação de transportes e à respetiva interação, tendo em vista um aumento da mobilidade, melhoria da qualidade, segurança, eficácia e eficiência dos sistemas de transportes.
- «Sistema tarifário», conjunto de instrumentos e regras de cariz tarifário, em vigor em determinada área geográfica, que de acordo com as suas diversas dimensões, condicionam e disciplinam o acesso ao sistema de transportes, influenciam os resultados do contrato de serviço público, o nível de acessibilidade da população e o nível de recursos públicos necessários à sua manutenção e desenvolvimento.
- «Sistema de bilhética», sistema de gestão, controlo e informação relativo à venda e utilização de títulos e tarifas de transporte, incluindo os suportes informáticos, *software* e *hardware*, plataformas e aplicações informáticas, bem como os suportes físicos, como cartões de suporte, incluindo regras e procedimentos associados, podendo agregar sistemas de fiscalização e monitorização da exploração, gestão financeira e de frota de operadores.
- «Tarifa de transporte», o preço de venda ao público de um título de transporte, de acordo com as diferentes modalidades a que poderá estar associado, tais como descontos a determinadas categorias de passageiros em função da idade ou rendimentos.
- «Tarifa plana», o preço de venda ao público de um título de transporte, disponibilizado numa linha ou rede de transporte de passageiros ou em zona geográfica, cujo montante é constante e independente da distância percorrida.
- «Tarifa social» ou «bonificação tarifária», os descontos e/ou isenções de pagamento a grupos específicos de utilizadores, que extravasam o contratualizado como obrigação de serviço público, podendo contudo estar incluídos em contratos de serviço público.
- «Territórios de média e baixa densidade», correspondem a zonas geográficas de baixa densidade populacional com características rurais ou de urbanização dispersa.

D.2

Definições e conceitos

- «Título de transporte», o título que confere o direito à utilização de serviços públicos de transporte de passageiros explorados por um ou diversos operadores, de um ou diferentes modos, em linhas, redes ou áreas geográficas determinadas, podendo resultar da iniciativa de um ou mais operadores de serviço público ou de imposição da autoridade de transportes competente. O título de transporte, confirma o contrato de transporte celebrado com o passageiro, designadamente, os direitos e obrigações mútuos.
- «Título de transporte intermodal», o título de transporte que confere o direito à utilização do serviço público de transporte de passageiros explorado por diversos operadores, de diferentes modos, em linhas, redes ou áreas geográficas determinadas, podendo resultar da iniciativa de dois ou mais operadores de serviço público ou de imposição da autoridade de transportes competente. *(RJSPTP).*
- «Título de transporte monomodal», o título que confere o direito à utilização do serviço público de transporte de passageiros explorado por um único operador de serviço público, em linhas, redes ou áreas geográficas atribuídas a esse operador. *(RJSPTP).*
- «Transportes públicos rodoviários», os serviços que asseguram o transporte de passageiros em veículos automóveis, em infraestrutura rodoviária, partilhada ou em sítio próprio, com frequência, percurso, paragens, tarifas e veículos determinados ou em regime flexível de algumas das suas componentes de exploração.
- «Transportes públicos ferroviários», os serviços que asseguram o transporte de passageiros em caminho-de-ferro pesado e outros sistemas guiados, designadamente, os metropolitanos, os metropolitanos ligeiros de superfície, os sistemas de caminho-de-ferro ligeiro, bem como os transportes por cabo e os elétricos.
- «Transportes públicos fluviais», os serviços que asseguram o transporte de passageiros em travessias fluviais regulares integradas em rede urbana, suburbana ou regional, rodoviária e/ou ferroviária, de transporte público de passageiros.
- «Via urbana», infraestrutura de transporte que se desenvolve dentro de um perímetro urbano ou em solo classificado como urbano ou que estabelece a ligação entre perímetros/aglomerados urbanos contíguos. *(Instrumentos de gestão territorial)*