

8/9/2017

## Transporte Público de Passageiros: contagem regressiva para os municípios

Não será novidade para ninguém: o setor do serviço público de transporte de passageiros está em processo de mudança. O novo quadro regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros («RJSPTP») aprovado em 2015 veio fixar o fim do ano de 2019 para a plena implementação no território nacional de um novo modelo de gestão e regulação que tem um novo protagonista – os municípios.

Essa solução e esse prazo não são exclusivamente nossos. Nesses aspectos a Lei n.º 52/2015 apenas adaptou para o ordenamento jurídico português o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007.

Neste novo enquadramento legal, as atribuições respeitantes ao transporte público de passageiros são exercidas por autoridades de transporte. E na maior parte dos casos as autoridades de transportes passam a ser os municípios, por serem as entidades mais próximas da população na respectiva área geográfica. Os municípios podem ainda delegar as suas competências na Comunidade Intermunicipal (CIM) – uma opção que de resto se tem generalizado por todo o território.

Isso significa que é aos municípios e às CIM que incumbe, por exemplo, organizar, planear e desenvolver as redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como os respectivos equipamentos e infraestruturas. Ou 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.

É um modelo substancialmente diferente do existente até agora, em que essas competências vinham sendo legalmente atribuídas a um organismo central, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP. E por ser tão diferente do status quo, e por exigir tarefas tão inéditas aos municípios, existe um risco não negligenciável de o salto correr menos bem. Sobretudo, se o processo não for interpretado como uma oportunidade e não tanto como um novo fardo.

Com efeito, a formalização destes contratos entre os municípios ou as CIM e os operadores de serviço público podem e devem ser mais do que o mero cumprimento formal de um imperativo legal. Podem representar na prática uma importante mais valia para ambas as partes, se o seu conteúdo garantir clareza nos compromissos reciprocamente assumidos

entre as partes.

Mas para isso, é importante trabalhar desde já. Embora possa à primeira vista parecer uma data distante, 3 de dezembro de 2019 fica perigosamente próximo quando se pensa em todos os atos e etapas que é necessário transpor para lá chegar. Deve realizar-se uma boa definição de metas a cumprir – nomeadamente dos objectivos que os municípios querem –, devem criar-se instrumentos de controlo da atividade dos operadores, e concretizar a contratualização do serviço público. Isso pressupõe a correta preparação, elaboração e formalização de todos os atos dos órgãos municipais e intermunicipais, a elaboração dos estudos de suporte à decisão (designadamente a definição da rede e obrigações de serviço público), a elaboração das peças concursais, o decurso do concurso público para seleção do operador e, por fim, a sua submissão para apreciação de validade e mérito por terceiros – nomeadamente Tribunal de Contas e regulador sectorial (Autoridade de Mobilidade e Transportes).

Por isso, 3 de dezembro de 2019 deve ser preparado desde hoje, sem falta.

*por Tiago Sousa d'Alte*

**Por:**

**Fonte:**