

8/9/2017

## Novo Regime Jurídico O estado da arte nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto

Com a entrada em vigor do Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros procedeu-se à extinção das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto e passagem de competências na área dos transportes para as respetivas Áreas Metropolitanas. A Transportes em Revista quis saber o que é que cada uma das Áreas Metropolitanas já fez e está a fazer para que finalmente se cumpra o Regulamento 1370/2007, do Parlamento Europeu.

Até 3 de dezembro de 2019 todas as Autoridades de Transportes - Áreas Metropolitanas, Autarquias e Comunidades Intermunicipais – têm obrigatoriamente de contratualizar os serviços de transporte público (Regulamento 1370/2007). Estamos apenas a dois anos e meio do fim do período transitório estabelecido em 2009 pela Comissão Europeia e existem ainda muitas dúvidas por clarificar, nomeadamente sobre o que é que as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto estão a fazer neste domínio.

A Transportes em Revista decidiu colocar as mesmas questões às duas Áreas Metropolitanas e assim clarificar, através dos seus responsáveis, as dúvidas que ainda possam existir.



**Transportes em Revista - De que forma a AML tem encarado o desafio da organização e implementação dos sistemas de mobilidade da região?**

**Demétrio Alves** - A profunda alteração ao enquadramento jurídico do setor dos transportes feita em Portugal, embora abordada desde há muito, até por força de regulamentação europeia que foi sendo produzida desde 2007, surgiu, de facto, subitamente no verão de 2015 através da publicação da Lei 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o RJSPTP - Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, revogando a Lei 1/2009, de 5 de janeiro, e o RTA - Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto 37272, de 31 de dezembro de 1948).

Os órgãos da AML foram conhecedores apenas três semanas antes da publicação legislativa que iriam ser herdeiros da ex-AMTL, sem terem tido qualquer hipótese de se pronunciarem sobre os textos de enquadramento. Na prática houve uma enorme pressão administrativa para fazer a transferência de responsabilidades.

No caso concreto de Lisboa, por exemplo no que diz respeito aos recursos humanos, verificou-se uma disrupção brutal de que a AML não teve qualquer responsabilidade. De facto, entre os quadros técnicos que existiram na ex-AMTL até ao início de 2015 e aqueles

que vieram a transitar e fixar-se na AML, a proporção foi de dez para um. Ou seja, de uma forma irresponsável criaram-se condições objetivas de estrangulamento da nova entidade de transportes.

Referir que, durante muitos anos, subsistiu no setor dos transportes um poder centralizado anacrónico, quase inoperante e, em muitos casos, omissivo e organizacionalmente incompetente. Ou seja, havia muitos técnicos muito competentes desaproveitados institucionalmente. Assim, a “descentralização” súbita ocorreu sem que se tivessem acautelado as estruturas nem a capacitação técnica para uma transferência sustentada das funções das Autoridades de Transportes.

Passou-se de três ou quatro autoridades para trezentas e trinta!

A ideia que ficou foi a de que uma boa ideia estava a ser estragada pela pressa em descartar competências da administração central para o poder local sem os meios necessários.

A descentralização ocorreu sem que a Administração central soubesse sequer os serviços de transporte com Alvarás que existiam (que foi a primeira tarefa a que as novas AT foram obrigadas a efetuar até ao início de 2016) e, simultaneamente, com um prazo até 2019 para organizar, planejar, estimar custos e potenciais receitas e lançar a concurso internacional os futuros serviços de transporte.

Apesar de tudo a AML foi a única Autoridade de Transportes regional a emitir Autorizações Provisórias próprias dentro do prazo imposto pela legislação, definindo direitos e obrigações específicas que determinam as condições do exercício do serviço público e deverão habilitá-la a preparar, com maior informação, o planeamento do serviço de transportes para depois de 2019.

Mas nem só de organização e planeamento viveu a atividade da AML, neste seu recente mandato. Com enormes carências técnicas, financeiras e humanas, até porque a postura dos municípios da AML é muito mais negativa do que os da AMP, procurou-se responder em diversas frentes de atividade.

**TR - A delegação de competências, por parte das autarquias, é condição necessária para uma visão e planeamento integrado. Como decorreu este processo na AML?**

**DA -** A abordagem da AML é necessariamente uma visão transversal que considera o ordenamento e uso económico, social e ambiental do solo, a qualidade de vida e a competitividade. A mobilidade é vista como um direito de cidadania indispensável ao desenvolvimento metropolitano e o sistema transportes abarca todo o território, que, tendo o caráter de rede sistémica, não deveria ser visto e gerido com lunetas localistas. Mas, do desejável e racional à prática crua vai uma enorme distância.

Para além das suas competências próprias no que concerne aos serviços intermunicipais, a generalidade dos municípios acabou por delegar na AML, depois de um longo e árduo processo, competências de Autoridade de transporte relativamente aos serviços municipais, havendo dois que, concordando com o princípio, não o fizeram por terem operadores

internos ou serviços de transporte próprios e apenas um município entendeu não delegar essas competências. E, esclarecer, este município nunca referiu durante o processo que não delegava competências porque desconfiava das capacidades metropolitanas. Aliás, por diversas vezes os técnicos desse município, no caso concreto Cascais, deslocaram-se aos serviços metropolitanos para aprender como proceder.

Numa área metropolitana não é possível e imaginável os serviços de transportes serem pensados ao nível concelhio e de uma forma não integrada e sistémica. Apenas dessa forma se assegurarão níveis de serviço com qualidade, evitando sobreposição de oferta nuns pontos e escassez noutros. Esta abordagem articulada ao nível metropolitano não limita a liberdade de cada município promover soluções próprias complementares.

### **TR - Quais as principais dificuldades que decorreram do processo de envolvimento dos agentes presentes no mercado da mobilidade?**

**DA** - Portugal não tem uma tradição de planeamento e regulação pública dos serviços de transportes, em particular nos transportes rodoviários. Durante 68 anos, até meados de 2015, a legislação delegava no operador de transportes a responsabilidade de definir o serviço de transporte. Esta realidade consolidou um modelo de negócio pouco aberto, virado para metas comerciais de curto alcance, estruturas públicas de regulação ausentes e sem circulação de informação essencial.

Desta realidade resultou uma cultura que importa alterar de forma a que a administração pública possa e queira assumir as suas responsabilidades e direitos (trata-se de um setor económico com falhas de mercado onde se impõe, no mínimo, a regulação). É fundamental abrir a gestão e o planeamento à participação e diálogo entre os vários intervenientes. Assim como à inovação tecnológica, energética e organizacional. Pode haver lugar a operadores públicos, privados e mistos, mas, tratando-se de um serviço coletivo essencial que envolve a necessidade de financiamento público, a administração deverá assumir a sua intervenção nuclear.

### **TR - Como tem corrido a desejável integração operacional, modal, tarifária e de bilhética entre os diversos stakeholders?**

**DA** - A AML está a assumir a alteração do sistema tarifário metropolitano como um elemento relevante para o aumento do acesso aos serviços de transporte e para a multimodalidade. Um novo sistema tarifário e uma bilhética mais compreensível são ferramentas fundamentais de gestão do sistema de transportes e componente importante do processo de planeamento e contratualização futuras.

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabeleceu o período entre 2016 e 2019 como uma fase de transição, não tendo salvaguardado um processo expedito e sustentado de criação de novos serviços ou ampliação qualitativa e quantitativa dos existentes.

A AML, no sentido de garantir transparência e agilidade processual, tem já em vigor o Regulamento n.º 1003/2016 relativo aos pedidos de ajustamento aos serviços que tenham

sido objeto de emissão de Autorizações Provisórias. No âmbito deste Regulamento a AML tem já mais de 30 pedidos, sobretudo relacionados com alterações de percurso e horários, para além de mais de 180 carreiras revistas em relação ao Autorizado.

Alguns dos intervenientes públicos e privados no setor dos transportes metropolitano vindos do modelo passado demonstram ainda uma tendência atávica para comportamentos corporativos inaceitáveis e ilegítimos, geradores de ineficácias e até, ilegais se considerarmos que o setor tem que ser regulado e financiado publicamente.

**TR - Neste particular, quais as principais dificuldades sentidas?**

**DA -** As questões mais prementes são a do financiamento e da prestação e tratamento da informação. Os dados, quando acessíveis, encontram-se dispersos e em formatos e estruturas muitas vezes não compatíveis. Subsiste uma cultura de “capelinha” e de reserva de informação associada a um pretensão “segredo de negócio”. O modelo sem contratualização que dominou os últimos 68 anos criou vícios, obscuridades e desequilíbrios. É isso que se deve progressivamente alterar e seria criminoso falhar mais uma vez.

Sendo este um período de transição, que sucede a um enquadramento legislativo longuíssimo, e que ocorre num processo de alterações políticas e institucionais, há um conjunto de indefinições ainda muito significativas, envolvendo diferentes entidades aos diversos níveis, que no seu conjunto adicionam um elevado nível de incerteza.



**TR - Que instrumentos de gestão, planeamento e controlo de desempenho dispõe a AML?**

**DA -** Ao fim de quase 20 anos, irá realizar-se um novo Inquérito à Mobilidade nas áreas

Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Este estudo irá fornecer informação relevante sobre mobilidade e transportes, para as áreas Metropolitanas e os municípios.

Os operadores na AML são obrigados a participar em diversos sistemas de registo dos serviços (SIGGESC), de bilhética (OTLIS) e de informação ao público. No entanto, a AML, como acontece com as demais autoridades nas suas áreas de competência, embora seja a Autoridade não tem o controlo destes sistemas, da definição da sua estrutura, da prioridade dos seus desenvolvimentos, nas suas características e informação que disponibiliza. Estes sistemas são uma fonte fundamental de informação e ferramentas indispensáveis às suas atribuições.

Neste sentido, a AML tem estado em permanente articulação com as entidades detentoras e gestoras destes sistemas no sentido de assegurar a sua evolução indo ao encontro das necessidades de uma autoridade.

Por outro lado, a AML tem desenvolvido ela própria os seus mecanismos de tratamento desta informação, de forma a torna-la útil também para as funções de gestão e planeamento.

De notar que a AML tem funções específicas que nenhuma outra autoridade tem no país, que resulta das suas obrigações de gestão do título intermodal de transporte existente na AML (vulgarmente conhecido por «passe»). Ela é já hoje a entidade responsável pelo cálculo das compensações financeiras pela disponibilização do título intermodal, pela repartição das receitas de bilheteira dos mesmos e pelo cálculo das compensações do «Social +».

No próximo semestre a AML deverá estar já a proceder aos estudos de delimitação das áreas de organização das redes e de planeamento dos serviços, que sustentará as futuras decisões sobre o processo de concessão, contratualização ou exploração direta por operadores privados.

### **TR - De que modo a presença de operadores internos, condiciona o planeamento dos sistemas de mobilidade nos territórios das AM's?**

**DA** - Na AML operam importantes transportadores de transporte público responsáveis por relevantes serviços à população.

Por outro lado, na AML existem dois operadores que se enquadram no conceito de operadores internos de autoridades municipais (Carris e TCB). O planeamento dos sistemas de mobilidade e transportes irá integrar todos os serviços, todos os modos, e todos os operadores, independentemente da sua propriedade. Há quem ainda não tenha alcançado esta realidade e, também por isso, há que determinar aquilo que se quer destes operadores internos ao nível sub-metropolitano.

A indefinição institucional quanto aos operadores públicos de transporte, pelo não cumprimento da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que previa que o Estado celebrasse, com as AM e municípios até 30 de junho de 2016, contratos interadministrativos de delegação de competências de Autoridade de Transportes relativamente a estas entidades, é um processo

que não facilita o conhecimento atempado do futuro papel e contributo dos mesmos no planeamento.

Por outro lado, a enorme depauperação a que se deixou chegar os meios e sistemas operados por entidades públicas nos últimos dez anos, geram uma pressão enormíssima que será necessário manejar com sabedoria e bom senso: é difícil corrigir tudo num ano ou dois, mas é sempre possível estragar mais um pouco através de decisões insensatas.

### **TR – Deverão as AM's gerir o sistema tarifário e ser a entidade que assegura a repartição das receitas que este gera?**

**DA** - O sistema tarifário é uma ferramenta fundamental na promoção dos transportes públicos, mas, também, uma condição fundamental para a definição da oferta e organização e desenho do modelo de negócio e exploração, concessão e contratualização do serviço público de transportes.

Parece, assim, que a Autoridade Metropolitana de Transportes tem que estar no centro da definição e gestão do sistema tarifário.

Por isso mesmo, por iniciativa da AML, está já a decorrer um estudo para vir a encontrar um novo sistema tarifário, que abranja todos os operadores, todos os serviços e todo o território da AML e que seja promotor da utilização dos transportes públicos.

Importa sublinhar que um serviço público de transporte, de qualidade e que cumpra obrigações de serviços público às populações, carece de apoio financeiro publico para desempenhar a sua função. Aqui e em grande parte do mundo civilizado e não só. O pressuposto de que o sistema tarifário deve, por si só, cobrir todos os custos do sistema (mesmo que só os operacionais) é uma premissa que tenderia a fazer comprometer os níveis de serviço fundamentais a um território metropolitano.

Nesse sentido, é fundamental a clarificação sobre o futuro financiamento do serviço de transportes e garantir a continuação da participação da administração central no financiamento – pelo menos até haver a regionalização administrativa. Daí procurar a AML estar sempre a par e passo com o Governo atual.

### **TR - Qual a perspetiva sobre o modelo de concessão a seguir?**

**DA** - De momento, não será aconselhável adiantarmos muito sobre essa matéria. Podem haver soluções diferentes para as sub-regiões metropolitanas. Só com os estudos prévios (já descritos) haverá clarificação por parte de todos os envolvidos, incluindo as questões do financiamento público do sistema de transportes.

Qualquer que seja o modelo importará assegurar não só os níveis de serviço já existentes como promover a sua melhoria, e salvaguardar as condições dos milhares de trabalhadores do sector. Em simultâneo há que promover a inovação e serviços e sistemas inteligentes de transportes.

### **TR – Para quando está previsto o anúncio de concurso para os contratos de serviço**

**público?**

**DA** - Será possível fazer o anúncio quanto aos concursos expectáveis até setembro de 2017.



**Transportes em Revista - De que forma a AMP tem encarado o desafio da organização e implementação dos sistemas de mobilidade da região?**

**Avelino Oliveira** - Neste mandato o tema da mobilidade tem marcado a agenda política da Área Metropolitana do Porto (AMP). Como todos sabem esta foi das temáticas mais discutidas, senão mesmo a mais discutida, entre os 17 presidentes de Câmara, a Comissão Executiva da AMP e também entre os seus vereadores, técnicos, especialistas e sociedade civil. E foi discutida a mobilidade em todas as suas vertentes, desde a escala municipal, passando pela intermunicipal, metropolitana, nacional e até internacional.

Os 17 Presidentes colocaram os interesses da região à frente dos seus protagonismos momentâneos e permitiram uma estratégia de sucesso, a Comissão Executiva tudo fez para fornecer as condições humanas e materiais, os trabalhadores da AMP construíram o processo. A criação da Autoridade de transportes metropolitana é uma marca que sintetiza o



enorme trabalho desenvolvido mas remete-nos para o gigantesco desafio que ainda há para cumprir.

A reorganização dos sistemas de planeamento e gestão da mobilidade foi muito significativa, incluiu recursos humanos, recursos materiais, estudos e várias ferramentas técnicas o que resultou de forma muito satisfatória.

Julgamos que a Autoridade de transportes está fortemente consolidada, está articulada com todos os 17 municípios e com os principais agentes que intervêm nesta área. Aliás, a implementação global da estratégia já apresenta resultados: existe uma recuperação registada nos valores de viagens de passageiros em transporte público em 2017, com número muito relevantes (cerca de +10% relativo ao trimestre homólogo de 2016).

**TR - A delegação de competências, por parte das autarquias, é condição necessária para uma visão e planeamento integrado. Como decorreu este processo na AMP?**

**AO** - Claro que sim. Qual seria a alternativa? Creio que aproveitamos da melhor forma a Lei 52/2015. A alternativa seria aceitar uma fragmentação e também uma grande contradição relativamente ao que os representantes políticos sempre defenderam. A delegação de competências realizada valeu a pena em duas dimensões, primeiro como plataforma de entendimento político, pois a AMP conseguiu desenvolver uma estratégia baseada em soluções consensuais. Os consensos não são fáceis de atingir mas representam o que de mais importante existe no Serviço Público.

Para além da dimensão política, que tantas vezes é esquecida, a outra dimensão que devemos realçar é a técnico-administrativa. Na AMP existiu imediatamente uma demonstração de responsabilidade. Organizamo-nos, criamos uma única autoridade de transportes, reduzimos custos, obtivemos eficácia.

Ficamos desde logo na vanguarda nacional e aproximamo-nos rapidamente das boas práticas dos melhores modelos europeus. Começamos a árdua tarefa de reorganizar a rede de transportes públicos, trabalhando ao lado dos operadores públicos, mas também dos operadores privados. A Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP) foi chamada a colaborar com a AMP nos processos de decisão. A Metro do Porto, a STCP e a CP também. Realizamos protocolos, memorandos, grupos de trabalho, debates, reuniões, ações de formação, e muito mais com todos os stakeholders, incluindo as CIM's da região Norte e Centro. Além disso partilhamos muito este processo com a AML, que apresenta problemas e necessidades que são muito idênticas às nossas. Mas o caminho não está isento de dificuldades. Relativamente à delegação de competências surgiram alguns obstáculos que importa analisar. Em primeiro lugar a Lei 52/2015 descreve a possibilidade de as Autoridades receberem receitas tarifárias geradas pelo serviço público de transporte de passageiros, a venda de cartões, receitas de estacionamento, fiscalização, exploração comercial e publicidade. Mas o mais complicado apresentava-se como a delegação de competências em Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros.

Ou seja, os municípios estariam a delegar, sem uma profunda reflexão, os seus interfaces, os centros coordenadores de transportes e até contratos existentes de concessão em vigor. No caso da AMP estamos a falar de casos como Santo Tirso, S. João da Madeira e de Oliveira de Azeméis, por exemplo.

Acrescenta-se a isto os STCP, cuja titularidade e autoridade pertencem à Administração central.

O nosso objetivo foi criar uma delegação de competências capaz de albergar esta diversidade. Como?

Em primeiro lugar rejeitar a delegação de competências que envolvesse equipamentos. Preferimos que cada município continue a gerir os seus equipamentos e contratos com a colaboração da AMP apenas no que diz respeito à definição do transporte público. Assim focalizamos o tema nas linhas de TP e na operação. Por outro lado criamos uma nova figura, as chamadas Unidades técnicas que serviriam para agrupar um, dois, três ou mais municípios para gerir redes específicas, muito especialmente a STCP. Com esta iniciativa evitamos a fragmentação das autoridades de transporte e mantivemos a capacidade dos municípios de atuar dentro da AMP com total autonomia.

Além disso, clarificamos a gestão da operação. As linhas de TP com OD dentro de um município passaram a estar dependentes de decisões vinculativas dos municípios e no caso das linhas TP intermunicipais a AMP tem a decisão final mas obriga-se a consultar os municípios envolvidos.

Este modelo foi bem-sucedido, e em outubro de 2015, apenas 2 meses após a implementação da Lei tínhamos os contratos de delegação assinados.

### **TR - Quais as principais dificuldades que decorreram do processo de envolvimento dos agentes presentes no mercado da mobilidade?**

**AO** - Recuperar a confiança. Quando assumimos as responsabilidades de autoridade existia uma conflitualidade latente. Possivelmente não era visível ou explícita mas existia um clima de muita desconfiança. Especialmente entre operadores e autoridade, mas também entre operadores públicos e privados. Lembro-me que quando no quente mês de agosto de 2015 delíamos uma estratégia ambiciosa, muitos amigos que conheciam bem o setor disseram-me que não ia ser possível. Mas foi. Até hoje temos conseguido ultrapassar os obstáculos. O grande dossiê foi a transformação da STCP num Operador Interno Metropolitano. Ora, depois de em 2015 o Estado ter tentado subconcessionar a STCP existiu com o novo Governo a vontade de descentralizar o Operador. Existiam dois modelos possíveis. Um passava por criar uma Associação de municípios de fins específicos ou então delegar as competências do Estado na AMP. Se fizessem a primeira solução estariam a criar uma nova autoridade. Se a solução fosse uma passagem direta para a AMP "tout court" os 11 municípios não servidos pela STCP estariam a herdar uma pesadíssima herança. A solução foi criar um complexo sistema dentro da AMP, formando uma Unidade Técnica na STCP constituída apenas por 6 municípios e construir um modelo de partilha de competências com

o Estado, que salvaguardasse por completo a exoneração da dívida histórica, e a segregação das obrigações de serviço público que os 6 municípios se propunham pagar para permitir a recuperação da STCP. Foi necessário estabelecer o que cabia a cada um. Foi também um enorme sucesso e aguarda visto do Tribunal de Contas. Representou meses de trabalho, mas permitiu que sem mudar uma alínea da Lei 52/2015 se conseguisse fazer a quadratura do círculo. E lá se conseguiu tornar a STCP num operador interno, obtendo, inclusive, o envolvimento da ANTROP num acordo que ficou escrito. Foi o processo mais difícil, porque ainda não acabou. Mas foi também o mais satisfatório porque significou a criação de um sistema de gestão inovador e a pacificação quase completa entre operadores na região

E fizemo-lo na convicção que estamos a trabalhar para a população, melhorando horários, redefinindo linhas, repensando tarifários.

### **TR - Como tem corrido a desejável integração operacional, modal, tarifária e de bilhética entre os diversos stakeholders?**

**AO** - A integração tarifária e de bilhética foi uma aposta metropolitana. Na verdade o Andante é um património que herdamos e que já estava bem implantado. A nossa estratégia foi potencia-lo ao máximo. No entanto, apenas existia intermodalidade em 10 municípios e dentro desses só estavam em utilização em 50% das zonas.

A STCP, o METRO, a CP e a ANTROP foram excelentes parceiros. Perceberam a importância do tema e trabalharam em conjunto. Fizemos um contrato com o TIP (Transportes Intermodais do Porto, que pertence aos 3 operadores públicos) onde definimos as regras, ou seja, a partir daquela data quem mandava no sistema era a AMP. Quem entra, quem sai, onde são as paragens zonas, as exceções, como se coabita intermodal com monomodal, etc. etc.

Depois disso todos aceitaram revogar os contratos e acordos antigos e assinaram um novo. Passaram a existir regras claras e iguais para todos (incluindo coimas). Deste modo passamos a obter a informação do sistema e podíamos comparar o planeado com o executado. Mas não chegava. Mais uma vez fizemos um estudo, articulamos com o Ministério do Ambiente e com os operadores. Daí resultou um novo zonamento com expansão aos 17 municípios. Logo de entrada tivemos a receptividade de quase 40 linhas de operadores privados e a CP foi fantástica no trabalho conjunto que realizou com a AMP e com o TIP. Neste momento estamos a integrar mais linhas, o Andante estendeu-se no comboio a mais estações em Valongo, Maia e Trofa. Estamos agora a concluir o processo de integração das linhas da CP urbanos a Paredes e a Santo Tirso, bem como a linha do Vouga que inclui Espinho, Santa Maria da Feira, S. João da Madeira e Oliveira de Azeméis. Mas a integração operacional não se ficou pelo Andante, conseguimos organizar a informação ao público consolidando a integração lógica, ou seja horários e itinerários. Existe hoje muito mais informação ao público fornecida por cada operador. Existiram casos de operadores que nem sequer tinham um sitio na internet. Hoje isso não acontece.

A AMP tem hoje uma base de dados muito próxima da operação real e no futuro processo de contratualização todos estarão condicionados a uma integração intermodal e a apertadas regras de sistemas combinados de bilhética e tarifas.

Os stakeholders aceitaram bem isso porque sabem que o futuro depende muito mais da conquista de espaço ao automóvel do que na competição entre eles.



**TR - Neste particular, quais as principais dificuldades sentidas?**

**AO** - Sem dúvida que a principal dificuldade residiu no facto de estarmos perante um regime transitório. Enquanto não existir a contratualização é mais difícil implementar sistemas modernos e inovadores. Por um lado os operadores não têm o conforto de procurar financiamento para investir em sistemas de apoio à operação, em modernização da informação, etc. No fundo têm autorizações para operar durante dois anos e meio e isso tem as suas implicações.

Por outro lado, a falta de recurso financeiros e a tardia implementação dos fundos estruturais do Portugal 2020 impediu um maior investimento dos municípios em matérias muito relevantes, nomeadamente nos interfaces, nos sistemas dissuasores de tráfego, nos parques de estacionamento periféricos (park and ride) e mesmo em sistemas mais contemporâneos como os cartões da mobilidade (rewarding) ou o car sharing, bike sharing, etc.

**TR - Que instrumentos de gestão, planeamento e controle de desempenho dispõe a AMP?**

**AO** - Neste momento a AMP possui várias ferramentas técnicas que nos permitem trabalhar em rede. Em primeiro lugar possuímos uma plataforma colaborativa com os decisores políticos. Cada documento, cada processo está desmaterializado com os 17 municípios. Depois possuímos uma base de dados que é interoperável com o Andante e com a

plataforma SIGGESC, propriedade do IMT. Além disso, o SIG metropolitano está ativo, ou seja, existe um sistema de informação geográfico que se conecta e atualiza automaticamente com os 17 municípios, fornecendo informação de escolas, áreas industriais, cadastro de vias, etc, sempre operacional.

Estamos a construir um Modelo de transportes através de uma ferramenta modeladora que é igualmente utilizada e ensinada na Faculdade de Engenharia. Desenvolvemos uma ferramenta de fiscalização da operação das linhas integradas no Sistema Andante e estamos a concluir o planeador de viagens Mobilidade.AMP que foi objeto de concurso público.

O avanço tecnológico da AMP nesta matéria foi muito grande, em especial no último ano. Os operadores reconhecem isso e acabam por perceber que o nosso intuito é trabalhar para melhorar a eficácia.

**TR - De que modo a presença de operadores internos, condiciona o planeamento dos sistemas de mobilidade nos territórios das AM's?**

**AO** - Não condiciona. O modelo que preconizamos para a STCP é compatível com o ecossistema de mobilidade existente. Os operadores privados fizeram questão de participar nesse processo. Aceitaram a existência de um operador interno e solicitaram à AMP o reconhecimento pelo papel que desempenham no serviço público. O memorando de entendimento com a ANTROP é a prova disso mesmo. Por outro lado, uma STCP forte, torna todo o sistema mais robusto.

Se a arquitetura institucional dos operadores internos incluir um compromisso claro com regras transparentes creio que não há dificuldades intransponíveis. Isso é o que se passa por essa Europa fora.

**TR - Deverão as AM's gerir o sistema tarifário e ser a entidade que assegura a repartição das receitas que este gera?**

**AO** - Sim, se as AM's são as autoridades devem ser elas a definir as regras. Mas uma coisa é gerir o sistema, outra bem diferente é operacionaliza-lo.

No caso do Porto existe o TIP, que está a ser muito bem gerido. O TIP operacionaliza a repartição de 80 milhões euros anuais. A primeira tentação seria passar o TIP para a AMP. Se tivéssemos ido por aí estávamos a correr um enorme risco. O nosso orçamento é de 3 milhões e passava para 80 e tal. Ainda por cima, os quadros técnicos do TIP, as infraestruturas, os servidores, os contratos, etc, sofreriam alterações que demorariam muito tempo a encontrar estabilidade. Mais uma vez preferimos outro caminho. Se o TIP é um caso de sucesso e se somos nós a definir as regras, para quê mudar? A parceria tem sido benéfica para todas as partes, aliás a prova disso é que nos libertou para que o TIP, em conjunto com a AMP, fosse muito mais ambicioso e iniciasse rapidamente um projeto de bilhética no smartphone (o ANDA) que estou convencido irá ser um enorme sucesso.

**TR - Qual a perspectiva sobre o modelo concessão a seguir?**

**AO** - A AMP está a desenvolver estudos que estarão concluídos em setembro e que definem os princípios gerais que determinam a segmentação do serviço público de transporte de passageiros na área metropolitana do Porto, para efeitos de abertura de concursos para contratualização do serviço público de transportes de passageiros. Esses estudos consideram os requisitos base da oferta, as diversas tipologias de serviços e regimes de exploração que caracterizam a oferta atual, as características do território e a diversidade da ocupação do solo em cada um dos concelhos, os limites administrativos e procuram modelos de gestão eficiente dos futuros contratos.

Além disso estamos a trabalhar para que esse processo atinja, tanto quanto possível, o equilíbrio económico através de metodologia dos procedimentos concursais que respeitem a legislação em vigor e a repartição do risco.

Iremos validar as propostas concursais com os municípios; aliás já existem zonas piloto em desenvolvimento com cenarização, tipificação de serviço, etc.

**TR - Para quando está previsto o anúncio de concurso para os contratos de serviço público?**

**AO** - Iremos respeitar a legislação, portanto, o 4º trimestre de 2017 será o momento adequado para o fazer. Mas não tenho a certeza que o anúncio seja o mais importante, é apenas um formalismo. O trabalho a sério virá logo a seguir. Se a AMP lançar um conjunto de concursos de transporte público, os respetivos municípios têm que estar bem cientes das regras e dos desafios que se avizinham. Em especial no que se refere à forma de gestão desses serviços e contratos. A experiência que obtivemos no processo STCP será fundamental para conseguir implementar um sistema flexível que combine a escala municipal e metropolitana, bem como a forma de administrativamente combinar as ferramentas financeiras. Confesso que vejo muitos intervenientes a referir a importância de anunciar os concursos mas julgo que poucos ainda anteveem o modelo adequado para que uma entidade intermunicipal consiga fazê-lo de uma forma eficiente. O caminho mais fácil seria lançar um concurso único, mas isso não salvaguardaria o serviço público nem o ecossistema de transportes públicos que existe e que se pretende venha a existir.

*por Pedro Costa Pereira*

**Por:**

**Fonte:**