

O GTAT e a Contratualização

Praticamente dois anos após a publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), o Governo publicou, no passado dia 6 de julho, o Despacho n.º 5947/2017, de 7 de junho, o qual vem criar o Grupo de Trabalho para a Capacitação das Autoridades de Transporte (GTAT).

Em termos gerais, o GTAT visa capacitar tecnicamente as autoridades de transporte interessadas, tendo em vista a contratualização até dezembro de 2019 das redes e serviços de transporte coletivo rodoviário público de passageiros a nível nacional. A primeira questão a colocar é o que se deve entender por “capacitar tecnicamente”. Em nossa opinião, o termo “tecnicamente” deve ser entendido como cobrindo as diversas áreas de saber necessárias à preparação de um processo de contratualização, como sejam as áreas jurídica, financeira, operacional, entre outras. Esta abrangência parece decorrer das tarefas concretamente fixadas ao GTAT pelo Despacho, o qual indica que o GTAT “é responsável pela organização de um conjunto de ações de formação anuais a nível nacional, pela preparação de um pacote de documentos técnicos de suporte, incluindo minutas tipo de contratualização ou autorização de serviços de transporte, pela construção e manutenção de um sítio na Internet com toda a informação relevante para o público interessado nos objetivos do GTAT e pelo apoio técnico e pontual às autoridades de transporte que dele necessitem”.

Quem acompanha o setor dos transportes sabe que, em muitas autoridades de transporte, sejam de âmbito municipal, intermunicipal e mesmo nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, estão já a decorrer trabalhos e estudos tendo em vista a preparação da contratualização no horizonte de 2019. Importa, pois saber, desde logo, como se coordenam os trabalhos realizados até ao momento por cada autoridade de transportes com aqueles que o GTAT se propõe vir a desenvolver ou a assessorar, para evitar situações de sobreposição ou de desarticulação, com os inerentes desperdícios em termos de tempo e de dinheiro.

Por outro lado, levanta-se também a questão de saber se os documentos de suporte técnico (como sucede com as minutas tipo de contratualização ou autorização de serviços de transporte) têm, relativamente às autoridades de transporte que delas podem beneficiar, carácter meramente informativo ou, de forma diferente, são vinculativas. No primeiro caso, ficando apenas na disponibilidade de as autoridades de transporte as utilizarem ou não, existe o risco de o trabalho que o GTAT vier a realizar ficar a meio caminho, seja porque as autoridades de transporte podem prescindir absolutamente de tal trabalho, seja porque

podem alterar, conforme entendam, os documentos técnicos que o GTAT se propõe elaborar. No segundo caso, se tais documentos tiverem natureza vinculativa, pode levantar-se a questão da respetiva constitucionalidade, uma vez que estando a matéria da organização e do planeamento descentralizada pelo RJSPTP nos municípios, nas comunidades intermunicipais e nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, a imposição de documentos técnicos vinculativos por um grupo de trabalho constituído por despacho ministerial é passível de ofender juridicamente o princípio da descentralização, na medida em que represente uma ingerência relativamente às atribuições e competências descentralizadas.

Sendo o GTAT composto por representantes do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., da Direção Geral das Autarquias Locais, da Área Metropolitana de Lisboa, da Área Metropolitana do Porto, da Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Autoridade da Mobilidade e Transportes (esta última como observadora), o referido Despacho prevê que o GTAT, no prazo de 45 dias após a nomeação dos representantes daquelas entidades, prepare um Plano de Trabalho para o período 2017-2019, a submeter para aprovação do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente.

As intenções que estão na base da criação do GTAT são as melhores e foram seguramente motivadas por uma análise de real dificuldade de algumas autoridades de transporte (por ausência de meios ou de quadros) em preparar adequadamente a contratualização. Todavia, estamos a cerca de dois anos e meio da data mais falada no setor dos transportes nos últimos anos – 3 de dezembro de 2019 – e daqui até lá, constituir efetivamente o GTAT, elaborar o Plano de Trabalho, obter a aprovação do Governo, concretizar as tarefas objeto de tal Plano, permitir que as autoridades de transporte conheçam e afirmem se os documentos técnicos elaborados são úteis ou não, para apenas depois darem início aos processos formais de contratualização (sujeitos, como sabemos, aos procedimentos de contratação pública), representa um desafio em termos de tempo digno de um verdadeiro contrarrelógio porque 2019, para tanta tarefa, é ontem.

por José Luís Esquível

Por:

Fonte: