

6/11/2018

Contratualização

Há 42 municípios que ainda não iniciaram processo de contratualização

Dos 243 municípios que estão integrados em comunidades intermunicipais, 42 ainda não deram início ao processo de contratualização nem celebraram qualquer contrato interadministrativo. A revelação foi feita durante a conferência “Transportes: Contratualização”, organizada pela Transportes em Revista e que juntou mais de 220 participantes.



A situação ainda não é grave mas pode tornar-se muito brevemente. A implementação do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, em 2015, determinou que as autarquias assumissem o papel de autoridades de transportes com competências ao nível dos serviços públicos de transportes de passageiros, prevendo a legislação a possibilidade de se poderem associar ou delegar essas competências nas comunidades intermunicipais em que se encontram inseridas. Só que a pouco mais de um ano e meio do prazo definido por Bruxelas para a transposição da normativa europeia – 3 de dezembro de 2019 – existem ainda 42 municípios que não iniciaram o processo que os obriga a contratualizar os serviços públicos de transporte de passageiros rodoviários.

A “notícia” foi dada pelo presidente do IMT, Eduardo Feio, que esteve presente na sessão de encerramento da conferência “Transportes: Contratualização”, que se realizou no passado dia 22 de março, na Colunata de Eventos do Bom Jesus, num evento organizado pela Transportes em Revista e pela JPAB-José Pedro Aguiar-Branco Advogados, e que contou com o apoio da Câmara Municipal de Braga.

Eduardo Feio, que falava em representação do secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes, salientou que **«há ainda um conjunto minoritário, mas ainda significativo, de municípios e comunidades intermunicipais que não assumiram as competências de autoridades de transportes. Essas competências podem ser delegadas em outras autoridades de transportes através de contratos interadministrativos, mas não podem deixar de ser assumidas»**. Segundo o responsável, **«iniciativas como esta contribuem seguramente para que mais entidades venham a delegar rapidamente as suas competências e a iniciarem os respetivos procedimentos. Esta situação tem uma dimensão preocupante, dado que até 3 de dezembro de 2019 os contratos de serviço público regular e atribuição de compensações ou direitos exclusivos aos operadores que prestem serviço público de transportes tem que estar regularizado»**.

Mais de 220 participantes

O número de participantes que estiveram no Bom de Jesus de Braga, cerca de 220, veio provar que este tema é, atualmente, aquele que mais preocupa o setor. Entre operadores de transportes, consultores, técnicos de mobilidade, representantes de Câmaras Municipais e Comunidades Intermunicipais, comunidade científica e universitária, todos quiseram marcar presença e saber qual o atual “estado da arte” da contratualização a nível nacional. Por outro lado, o painel de oradores convidados incluía personalidades como os presidentes da Câmara de Braga e Aveiro, Ricardo Rio e Ribau Esteves, respetivamente; João Carvalho (AMT), José Pedro Aguiar Branco (JPAB), Cabaço Martins (Antrop), Manuel Oliveira (Arriva), Orlando Ferreira (Rodoviária do Tejo), Teotónio dos Santos (TUB), Nuno Martinho (CIM Viseu Dão Lafões), João Henriques (CIM da Região de Coimbra), Daniela Serrão (CIM do Algarve), Cristina Dias (AMT), Germano Martins (IMT), Carlos Cruz (IST), entre outros. A conferência contou ainda com a participação de três keynote speakers: Joana Carvalho, da Value for Money Consult, que falou sobre “Parâmetros de avaliação e decisão: a análise “value for money”; Avelino Oliveira, consultor, que abordou a temática do “Serviço Público enquanto questão de mobilidade”; e Tiago D’Alte (JPAB), cuja apresentação versou sobre “A gestão do prazo contratual e remuneração do serviço público”.

Operadores exigem clarificação

O evento pretendeu debater e refletir algumas das temáticas que estão associadas ao processo de contratualização. Se é certo que os municípios fora das Áreas Metropolitanas compreenderam que só delegando os seus poderes nas CIM’s ganham escala e reduzem os custos associados à contratualização dos serviços, também é verdade que num quadro de reduzido financiamento, diminuição progressiva da oferta e da procura, as novas autoridades têm agora o encargo de planear, financiar e fiscalizar os novos serviços e redes de transportes.

O presente e o futuro reserva vários desafios, como por exemplo a opção do modelo de

contratualização, a definição das obrigações de serviço público, o desenho de redes e os processos de concurso. Durante a sessão, percebeu-se que a grande maioria das autarquias e CIM's já deram início ao processo, mas existem ainda muitas dúvidas, nomeadamente no que concerne ao modelo escolhido e respetivo financiamento. Por outro lado, os operadores mostram-se “receosos” com alguma falta de comunicação que neste momento existe e com a incerteza que o futuro reserva.



Em declarações à Transportes em Revista, Luís Cabaço Martins, disse esperar que **«seja aproveitado o que de bom existe, aquilo que de bom restou dos 66 anos do RTA, e não se desperdice todo o trabalho desenvolvido, isto é, o know how que os operadores têm e o seu conhecimento técnico, sobretudo na criação dos novos modelos contratuais. Esperamos que sejam feitos de forma equilibrada. Não se queira ter soluções perfeitas, mas sim soluções sustentáveis»**. O responsável revelou ainda que **«falta clarificar o resultado desta reflexão e preparação que neste momento está a decorrer no âmbito das Autoridades de Transportes. O apelo que a ANTROP faz é que as AT se abram ao exterior, recolham aquilo que são as propostas e sugestões dos operadores de transportes de modo a que a contratualização seja feita de forma adequada, equilibrada, sustentada, e com o cumprimento das regras comunitárias, nomeadamente no que concerne à concorrência, neutralidade das empresas públicas e privadas, e compensações das obrigações de serviço público»**. Já António Côrrea de Sampaio, CEO da Arriva Portugal, adiantou que existem **«três áreas que são estruturantes para que tenhamos um processo concursal sem grandes perturbações. Primeiro, a necessidade de participação ativa de todos os agentes de mobilidade. Em segundo existe a necessidade de sustentabilidade do modelo que se vier a contratualizar. E temos de ser razoáveis ao nível dos prazos, nomeadamente ao nível do prazo do concurso e os termos da exigência do caderno de encargos. Corremos o risco de querer o ótimo e depois não vamos conseguir contratualizá-lo»**.

E esta “incerteza” está a prejudicar a atividade dos operadores, conforme revelou à

Transportes em Revista um dos “históricos” do setor, Manuel Oliveira, administrador da Arriva Portugal: «**as indefinições a que hoje assistimos, relativamente ao regime de contratualização e da entrada em vigor do novo regime jurídico, influenciam as nossas políticas empresariais e de investimento. Não sabemos o que vai ser o mercado e o que podemos comprar. A Arriva Portugal irá estar atenta aos concursos que serão lançados, mas por outro lado não sabemos as exigências que irão ter. Estas indefinições prejudicam o investimento**».



Modelos sustentáveis procuram-se

Durante a conferência, pôde-se constatar que as indefinições existentes são também fruto da falta de preparação das novas autoridades de transportes, em termos técnicos e estruturais. Mas não só. A inexistência de informação sobre as redes e a oferta é algo que preocupa as autarquias e CIM's, conforme referiu à Transportes em Revista o presidente da Câmara Municipal de Braga e da CIM do Cávado, Ricardo Rio: «**Na CIM do Cávado temos realidades heterogêneas. Os dois principais concelhos, em termos de dimensão, Braga e Barcelos, optaram por se assumir como autoridade de transportes e a CIM assumiu as responsabilidades das autoridades municipais dos outros quatro concelhos. Estamos hoje a trabalhar na formatação do processo concursal que carece, em primeira instância, de uma recolha exaustiva de informação que não estava disponível. Como ficou patente neste primeiro painel, um dos grandes desafios que é colocado a todas as autoridades é a insuficiência de informação que tinham sobre os seus próprios operadores, aquilo que é a estrutura da oferta e os desafios que agora se vão colocar no contexto dessa mesma contratualização. Tudo está a ser feito com grande colaboração de todos os operadores e com o envolvimento direto dos vários municípios. Esperamos, no decurso dos próximos meses, ter estruturado um modelo de negócio que irá sustentar o processo de contratualização**». O autarca adiantou que «**estamos a trabalhar para lançar o concurso até 3 de dezembro, a própria CIM tem vindo a capacitar-se e a contratar recursos para poder apoiar diretamente esta área, quer a nível interno, quer externo, e obviamente que queremos cumprir este**

normativo e os prazos estabelecidos».

O financiamento do sistema de transportes foi outro dos temas em análise. Para o presidente da Câmara Municipal de Aveiro, Ribau Esteves, **«há uma tradição em Portugal que diz que o setor dos transportes tem de ser financiado pelo Estado. Em segundo lugar, o modelo que o Estado montou é este. Podíamos ter o Estado a tributar muito menos os combustíveis e a não financiar o sistema de transportes públicos. Mas não, o Estado prefere financiar os sistemas de transporte públicos e ter uma carga tributária brutal sobre os combustíveis. São modelos que até parecem leis, mas não são leis, são apenas opções de gestão. Neste quadro queremos que o modelo seja o mais sustentável possível e que aquilo que é o serviço total que queremos entregar aos cidadãos que habitam nos nossos territórios, seja acessível para todos e sustentável para o operador privado que o vai operar e para a entidade pública que o vai compartilhar. Esta é a lógica de serviço público, e não aquela tradição que considero má. A operação rentável para o operador é a comercial e o serviço público é a carreira que não tem viabilidade financeira».** Segundo o edil aveirense, que foi um dos principais “animadores” da conferência, **«vamos lançar um concurso com uma oferta pública e com um caderno de encargos com um conjunto de serviços para prestar. Queremos que ganhe uma empresa privada que nos vai dar as melhores condições. Tem de ser sustentável em termos legais e financeiros para o operador que vai ganhar o concurso, para ter um lucro razoável, e para o gestor público, que tem de garantir que a operação vai garantir as suas obrigações contratuais. A carga de financiamento que lhe colocamos é sustentável para um orçamento municipal ou de um conjunto de municípios integrados numa CIM. São princípios sensatos e não temos de ter medo da mudança. Vamos ter um serviço com mais qualidade».**

Ribau Esteves declarou ainda que as regras têm de ser iguais para todos, quer sejam operadores internos ou operadores privados e que a CIM de Aveiro esta já a ultimar o caderno de encargos do concurso – a ser lançado ainda este ano – para depois tratar do modelo de negócio. No entanto, garantiu, que **«temos previstos mecanismos de compensação, só assim conseguimos colocar uma operação destas em concurso».**



Serviço público enquanto questão de mobilidade

Avelino Oliveira, consultor e antigo primeiro-secretário da Área Metropolitana do Porto, alertou que **«corremos o risco de fazer concursos por todo o país para ficar tudo na mesma»**.

O novo regime jurídico trouxe uma mudança e um outro nível de exigência, com temas mais complexos como a bilhética, sistemas de organização, fiscalização, informação ao público, contratação, concursos, assim como novas regras ao nível das concessões. Para o consultor, **«no atual processo de contratualização os governantes e os municípios afirmam perentoriamente que realizar um concursamento representa uma grande mudança, mas por outro lado os representantes dos operadores tem vindo a chamar à atenção que é perigoso entrar num processo de grandes mudanças que implique ruturas. Os agentes políticos parecem afirmar que não é só uma questão de financiamento, mas sim de eficiência. Já os representantes dos operadores, amiúde, afirmam que para existirem mudanças reais é absolutamente necessário mais dinheiro»**. Avelino Oliveira questiona **«como é que se consegue encontrar o equilíbrio entre a eficiência e o dinheiro, quando falta um ano e meio para atingir a data de 3 de dezembro?»**.

Para o consultor, **«o concurso mais importante que se vai realizar até à data de 2030 não é o de 2019, mas sim o que vai acontecer depois de 2019. E era importante que se reduzisse um pouco o prazo de dez anos que a maioria dos concursos irá ter. Por outro lado, os operadores não vão conseguir pagar o investimento em frota e recursos humanos com concursos de dois ou quatro anos»**. Por tudo isto, Avelino Oliveira refere que não acredita que **«a verdadeira mudança que todos anunciam seja feita neste concurso. Este concurso não tem lastro nem memória. Nos últimos 10 anos andámos adormecidos, e hoje não temos sequer informação completa da oferta, quanto mais da procura»**.

Tiago Sousa D´Alte, da JPAB, também refere que **«o prazo de 3 de dezembro de 2019 já não é aquilo que está no horizonte»**. O jurista adianta que **«o grande prazo que as pessoas têm de ter noção é que após esta data, o tempo previsto para a vigência deste regime é entre 30 e 40 anos. É preciso preparar um contrato, uma rede, cláusulas jurídicas e um modelo financeiro que lhes permita começar esta nova realidade. As autoridades de transportes têm de perceber que agora são as donas do negócio e donas do serviço público, portanto é da sua responsabilidade conhecer a procura, a oferta, de que forma a mobilidade é um instrumento útil na política social e territorial das regiões. Têm de construir contratos e concursos que contenham o máximo de informação e os instrumentos necessários para assegurar o serviço público. Ainda vão a tempo, mas as condições que vão ter ao seu dispor para fazer bem um contrato são cada vez mais difíceis»**.

Para Tiago Sousa D´Alte, quem não avançar com o processo de contratualização **«terá um grande problema»**. **«Os operadores que estão neste momento no terreno, se não tiverem um novo título para funcionar, vão ter de parar. E a lei diz que quem tem de prestar o serviço são as autoridades de transportes. Se não elege um operador interno ou um operador privado é ela que tem de fazer o transporte. Não vale a pena pensar que os operadores vão continuar no terreno como sempre estiveram depois de 3 de dezembro de 2019... não é verdade, porque há um conjunto de operadores que estão de fora e que querem entrar, portanto não vão permitir que a situação atual se perpetue. Logo serão os guardiões de que o regime tem de ser cumprido, e não permitirão que operadores com títulos antigos continuem no terreno evitando o cumprimento da lei»**, conclui.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: