

## A velha história do 8 e do 80

Da parte dos operadores de transporte, associados da ANTROP, que operam no nosso país de norte a sul, e que têm, neste novo modelo jurídico, como autoridades de transportes os Municípios, as Comunidades Intermunicipais e as áreas Metropolitanas, têm-nos chegado um conjunto de reservas, preocupações e dificuldades relacionadas com a concretização do processo de contratualização.

Efetivamente, existem muitos riscos sociais, laborais e empresariais (e riscos sérios!) nos diversos territórios, situação que poderá acarretar também encargos públicos significativos para as autoridades de transportes, as quais atualmente não têm qualquer encargo relativo à prestação do serviço público de transportes.

Tais dificuldades decorrem, em primeiro lugar, do facto de não estarem reunidos os pressupostos para a contratualização.

De facto, há um conjunto de necessidades, prévias ao lançamento dos concursos públicos, que ainda não se verificaram, a saber:

- (i) necessidade de criação de um regime jurídico que assegure a transição de recursos humanos e das frotas dos atuais operadores (a falta de regulação destas matérias pode gerar problemas sociais, laborais e empresariais graves, com prejuízo para as populações);
- (ii) necessidade de criação de um regime jurídico que regule a afetação das infraestruturas existentes (estações, parques, etc.) em sede de futuros processos de contratualização, sob pena de as autoridades de transporte não poderem conceber modelos de contratualização sustentáveis em termos operacionais ou financeiros;
- (iii) necessidade de estudos técnicos e financeiros que assegurem processos de contratualização sustentáveis em conformidade com o Regulamento 1370/2007;
- (iv) necessidade de regulamentação da Lei 52/2015 em diversas matérias com relevo para a contratualização;
- (v) necessidade de tempo adicional para os Municípios e Comunidades Intermunicipais definirem e testarem novas soluções relevantes para efeitos da contratualização.

Porém, estas dificuldades, estes riscos, só se verificam, só se concretizam se o procedimento escolhido pela autoridade de transporte for o do concurso público.

E a boa notícia é que o concurso público não é o único cenário de contratualização legalmente possível no quadro do Regulamento 1370/2007 e do Regime Jurídico do Serviço

Público de Transporte de Passageiros! E eu acrescentaria, nem o mais adequado a curto prazo.

Com efeito, até 3 de dezembro de 2019, os atuais operadores podem operar com base nas autorizações provisórias existentes.

A partir de 3 de dezembro de 2019, as autoridades de transportes podem continuar a adjudicar tais serviços por ajuste direto, sem limitação temporal, aos operadores desde que não lhes atribuam direitos exclusivos, não procedam ao pagamento de compensações financeiras e da adjudicação em causa não resulte despesa pública para as mesmas.

Além desta hipótese, mesmo que as autoridades de transportes queiram atribuir direitos exclusivos ou proceder ao pagamento de compensações financeiras decorrentes da imposição de obrigações de serviço público, ainda assim podem utilizar a figura do ajuste direto durante dois anos nos termos previstos no artigo 19.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

A grande vantagem da opção de contratualização por ajuste direto até ao prazo legalmente admitido, além da eliminação dos riscos atrás apontados (jurídicos, económicos, técnicos, operacionais e sociais, que não se verificam porque se elimina o risco da mudança de operador de transporte), é a de, com isso, permitir à autoridade de transportes reunir as condições para lançamento em momento posterior de concurso público, e, não menos importante, testar e ajustar o modelo que melhor sirva o interesse público.

Tudo isto no quadro do RJSPTP e do Regulamento!

Por uma vez, façamos o que deve ser feito e resistamos à tentação, tão portuguesa, de passar constantemente do 8 para o 80!

*por Luís Cabaço Martins*

**Por:**

**Fonte:**