

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PARA A GESTÃO PARTILHADA DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTER-REGIONAL

ENTRE

A COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES E
A COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA REGIÃO DE AVEIRO





Índice

| | |
|--|----|
| 1. Introdução | 3 |
| 2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos | 4 |
| 3. Contrato Interadministrativo | 8 |
| Anexo I..... | 14 |



1. Introdução

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O referido diploma legal procede à descentralização de competências relativas à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, transferindo para os Municípios, para as Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas as competências para serem as autoridades de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas.

O Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), enquanto principal entidade envolvida na implementação do RJSPTP, tem vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal.

No caso particular dos serviços de transporte público inter-regionais, comuns a mais que uma Comunidade Intermunicipal (CIM), a gestão deve ser partilhada de acordo com os artigos 9.º e 10.º do RJSPTP.

A delegação e partilha de competências entre as Autoridades de Transporte está prevista no Artigo 10.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), nomeadamente no ponto 1 do referido artigo: *“As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ...”*.

A celebração de um contrato interadministrativo, em que ambas as CIM continuam a ser consultadas relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam os seus territórios, permite:

- A integração dos serviços inter-regionais numa lógica de rede, com vantagens significativas para o nível de serviço prestado às populações;
- A otimização do esforço de aprendizagem relativo ao modelo de planeamento e gestão da rede por parte das equipas técnicas;
- Alargar o âmbito territorial, o que potencia as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar.



Com a celebração deste Contrato Interadministrativo, ambas as CIM:

- Continuam a ser consultadas relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam os seus territórios;
- Em qualquer momento podem recuperar a competência dos serviços que tenham delegado.

Assim, apresentamos neste dossier duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

- a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede inter-regional dos transportes públicos.

Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112.º, bem como, na previsão e justificação de recursos humanos, patrimoniais e financeiros, necessários e suficientes ao exercício das competências transferidas, previstos no artigo 115.º por aplicação do artigo 122.º da referida Lei;

- b) Minuta do Contrato Interadministrativo para gestão partilhada do serviço público de transporte de passageiros inter-regional.

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos

A importância da coordenação das necessidades e objetivos das CIM, no caso das questões da mobilidade, obriga a uma visão global que possibilite a articulação das redes e dos serviços de transportes públicos. Esta visão é facilitada quando se realiza através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores onde se destacam as autoridades de transporte e os operadores:

- Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.
- Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.



- Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.
- Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.
- Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.
- Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à “regulação” e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

Como se pode constatar, há um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove a gestão partilhada e coordenada por uma das partes.


Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência.

Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pelas CIM

A publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), enquadra-se numa perspetiva de mudança de paradigma, no que aos transportes públicos diz respeito. Assinale-se, também, a sua intenção de melhorar a mobilidade dos cidadãos através de alterações significativas aos modelos de gestão existentes.

Na verdade, em Portugal, os modelos aplicados nas últimas décadas têm vindo a revelar-se deficitários face às exigências de uma sociedade contemporânea. O novo RJSPTP pretende introduzir ganhos de eficácia no exercício das competências das autoridades de transporte. Uma dessas alterações, que poderemos designar de inovadora (no contexto nacional e internacional) é a possibilidade de criação de um modelo partilhado.

Por outro lado, importa referir que a legislação europeia prevê a obrigatoriedade de que a celebração de contratos de serviços públicos deva ocorrer até dezembro de 2019. Esta matéria revela uma enorme exigência requerida às entidades competentes pela regulação dos transportes públicos. E é muito exigente também no que se refere à eficácia de implementação no curto prazo das competências de planeamento e contratação.



A partilha de competências entre CIM possibilita ganhos de eficácia ao nível do desenho das redes e promoção da intermodalidade, ao mesmo tempo que otimiza o cálculo do custo, tendo em consideração as necessidades de mobilidade e os recursos disponíveis.

Assim, mais uma vez, constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala intermunicipal/inter-regional. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar. Finalmente, a capacitação das autoridades de transportes com a escala intermunicipal/inter-regional permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

Sublinhe -se que é da maior relevância constatar que a partilha de competências entre CIM, por via do Contrato Interadministrativo, é fundamental (senão imprescindível) para que se possa cumprir, através do disposto nos termos do artigo 10.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), de forma coordenada e concertada, o legal e regular funcionamento da rede de transportes públicos nas áreas geográficas das CIM.

Sobre os objetivos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos

Através deste instrumento administrativo pretende-se contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e pela racionalização dos recursos disponíveis.

A visão holística da mobilidade à escala inter-regional, que decorre da delegação das competências previstas no Contrato Interadministrativo em apreciação, permite, no que se refere ao transporte público de passageiros, atingir objetivos que decorrem dos ganhos de eficiência no planeamento da rede global, já que permitem atender de forma mais consistente às necessidades especiais dos grupos minoritários, normalmente associados a serviços menos rentáveis ou mesmo deficitários.



Refira-se igualmente que na Diretiva 2014/25/EU, "*os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos*". Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações.

De facto, o RJSPTP estabelece no Capítulo VIII a supervisão, fiscalização e regime sancionatório, garantido que "*as autoridades de transportes competentes fiscalizam a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPTP e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros*".

Esta salvaguarda representa um enorme contributo para a melhoria do serviço ao cidadão e para a aproximação dos responsáveis políticos aos problemas reais. Com efeito, permite que os municípios possuam instrumentos e cobertura legal para atuar de modo concreto na defesa dos utentes.

Mas, esta difusão por várias autoridades municipais de um único serviço de transporte, nomeadamente quando ele é de cariz intermunicipal/inter-regional, transforma o objetivo do legislador numa tarefa muito difícil de operacionalizar.

Em conclusão, com a uniformização de procedimentos implementada à escala inter-regional, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos munícipes (por via dos respetivos representantes políticos nos órgãos institucionais e das equipas técnicas nos fóruns e grupos de trabalho constituídos e a constituir) estarão garantidos os objetivos pretendidos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal/inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e racionalização dos recursos existentes.



CS

3. Contrato Interadministrativo



CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

Entre:

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES, pessoa coletiva n.º 508 047 790, com sede na Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, Rogério Mota Abrantes, adiante designada como Primeiro Outorgante,

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL REGIÃO DE AVEIRO, pessoa coletiva n.º 508 771 935, com sede na Rua do Carmo - 20, 3800-127 Aveiro, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, José Agostinho Ribau Esteves, adiante designada como Segundo Outorgante.

E considerando que:

- a) A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo, no seu Anexo, o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;
- b) As comunidades intermunicipais e as áreas metropolitanas são as Autoridades de Transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, de acordo com o previsto no artigo 7.º e 8.º do RJSPTP;
- c) As autoridades de transportes competentes a nível intermunicipal devem coordenar-se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais assumindo-os de forma partilhada nas áreas geográficas abrangidas, de acordo com o previsto no artigo 9.º do RJSPTP;
- d) Foram registadas pelos operadores de serviço público de transporte no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) linhas que se encontram nas condições referidas na alínea anterior;
- e) Às autoridades de transportes compete validar a informação registada, emitir as autorizações de exploração provisória do serviço público de transporte de passageiros respetivo e posteriormente contratualizá-lo;



- (Handwritten signature)*
- f) Duas ou mais autoridades de transportes podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhe estão cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos, de acordo com o previsto no artigo 10.º do RJSPTP;
 - g) O presente Contrato Interadministrativo não constitui, na sua essência, uma delegação de competências, mas uma forma de possibilitar a operacionalização e gestão dos serviços de transporte público de passageiros de natureza inter-regional ou municipal que inclua paragens no território vizinho.

Assim, é acordado e reciprocamente aceite o presente Contrato Interadministrativo, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Objeto

O presente Contrato Interadministrativo tem por objeto o estabelecimento do exercício como Autoridade de Transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regional ou municipal que inclua paragens no território vizinho e respetivas condições de partilha, entre as Autoridades de Transportes signatárias, da informação sobre as linhas em causa.

Cláusula 2.ª

Âmbito

1. O presente Contrato Interadministrativo tem lugar no âmbito de uma lógica de trabalho em parceria, sendo recíprocas as vantagens para as Autoridades de Transportes signatárias.
2. A competência de autoridade de transportes nas linhas inter-regionais será exercida pela Autoridade de Transportes de nível intermunicipal do território com maior extensão do percurso dessa linha.
3. Para efeitos do disposto do número anterior será aplicado esse critério ao somatório dos Km totais dos percursos dessa linha.
4. A competência de autoridade de transportes das linhas parcelares (pode definir-se uma Parcelar como uma parte do itinerário de uma linha base) e variantes (pode definir-se uma Variante como um desvio ao itinerário de uma linha base) será assumida pela Autoridade de Transportes com competência na linha a que aquelas estão associadas, mesmo nos casos em que o respetivo percurso se desenvolva em parte ou integralmente fora da sua área geográfica.



5. Para efeitos do disposto do número anterior, independentemente da competência das Autoridades de Transportes signatárias, ambas poderão monitorizar os troços que atravessam os seus territórios embora a fiscalização seja apenas da competência da Autoridade de Transportes responsável pela linha.
6. Atendendo ao registo no SIGGESC e em conformidade com o critério definido nos pontos 2 e 3, do presente artigo, a repartição das linhas inter-regionais entre as Autoridades de Transportes é aquela que é descrita em Anexo I a este Contrato Interadministrativo e que dele faz parte integrante.

Cláusula 3.ª

Obrigações

A Autoridade de Transportes competente obriga-se a consultar a Autoridade de Transportes da outra área abrangida pela linha inter-regional ou municipal que inclua paragens no território vizinho em todas as decisões que digam respeito ao respetivo território, solicitando para o efeito um parecer escrito vinculativo.

Cláusula 4.ª

Conteúdos a fornecer

1. A partilha de informação visa, por um lado, que cada Autoridade de Transportes disponha de toda a informação de apoio à decisão e, por outro, que todas possam trabalhar com dados corretos e atualizados.
2. Os conteúdos objeto de partilha respeitam às linhas inter-regionais ou municipais que incluam paragens no território vizinho que cada Autoridade de Transportes gere de acordo com o referido anexo.
3. A informação será disponibilizada em formato digital, compatível com os sistemas informáticos mais comuns, respeitando o Regulamento Geral da Proteção de Dados.

Cláusula 5.ª

Propriedade dos conteúdos

1. Está autorizada a divulgação na internet ou qualquer outro uso congénere, dos conteúdos, a menos de menção expressa de não divulgação por parte das Autoridades de Transportes signatárias, respeitando o Regulamento Geral da Proteção de Dados.

2. Não está autorizada a comercialização de conteúdos, sem autorização prévia, expressa por escrito, das Autoridades de Transportes signatárias.

Cláusula 6.ª

Cooperação entre as Autoridades de Transportes signatárias

1. Será indicado por cada signatário um interlocutor que operacionalizará a cooperação de acordo com o clausulado do presente Contrato Interadministrativo.
2. As Autoridades de Transportes signatárias podem substituir os seus representantes devendo, contudo, comunicar às Autoridades de Transportes signatárias a substituição ocorrida no prazo de 30 dias.

Cláusula 7.ª

Não aumento da despesa global

1. Com o presente contrato pretende-se o não aumento da despesa pública global.
2. Qualquer ação solicitada ou promovida por qualquer uma das partes, não existente ou prevista à data, e que represente ou possa representar aumento da despesa pública global, deverá ser objeto de contratação específica, respeitando os requisitos próprios e o respetivo quadro legal em vigor.

Cláusula 8.ª

Vigência do Contrato Interadministrativo

1. O presente Contrato Interadministrativo entra em vigor na data da sua assinatura e tem a duração de um ano, renovando-se automaticamente, por iguais períodos.
2. O presente Contrato Interadministrativo pode ser feito cessar em qualquer momento, por comum acordo de todas as partes.
3. A cessação da participação unilateral de qualquer das partes pode ser feita mediante um aviso prévio não inferior a 3 meses.
4. No caso da resolução ou denúncia afetar a exequibilidade dos Contratos Interadministrativos de serviço público vigentes, a mesma só poderá ocorrer com o acordo prévio entre as Autoridades signatárias.

Cláusula 9.ª

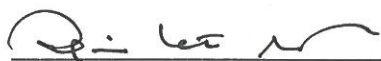
Alterações

1. Durante a vigência do presente Contrato Interadministrativo poderão, por acordo entre as Autoridades de Transportes signatárias, ser introduzidas alterações, as quais, após formalização, constituirão seus aditamentos e dele farão parte integrante.
2. As cláusulas do presente Contrato Interadministrativo serão objeto de revisão obrigatória no final de 1 (um) ano, após a data da sua assinatura.

O presente Contrato Interadministrativo é composto de 2 (dois) exemplares originais que são assinados e rubricados pelas Autoridades de Transportes signatárias.

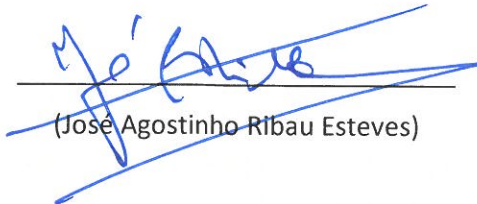
9 de agosto de 2018

O Presidente da CIM Viseu Dão Lafões



(Rogério Mota Abrantes)

O Presidente da CIM Região de Aveiro



(José Agostinho Ribau Esteves)

Anexo I

Serviços partilhados entre a CIM Viseu Dão Lafões e a CIM da Região de Aveiro

| Operador | ID Carreira | Origem | Destino |
|------------------------------------|-------------|--------------|-------------------------|
| Transdev Interior, S.A. | 54 | Castro Daire | Praia da Barra (Ílhavo) |
| | 2373 | Ribeiradio | Albergaria-a-Velha |
| | 55* | Viseu | Praia da Barra (Ílhavo) |
| Auto Viação Aveirense (AVA), S. A. | 7316 | Águeda | Caramulo |

* Apesar de a maior extensão quilométrica da linha ocorrer no território da CIM da Região de Aveiro a exploração é atribuída à CIM Viseu Dão Lafões em virtude de se estar perante um serviço sazonal cujos utentes se situam no território da CIM Viseu Dão Lafões, razão pela qual se verifica a exceção ao critério de afetação acordado.

Serviços que ficarão a cargo da CIM Viseu Dão Lafões

| Operador | ID Carreira | Origem | Destino |
|-------------------------|-------------|--------------|-------------------------|
| Transdev Interior, S.A. | 54 | Castro Daire | Praia da Barra (Ílhavo) |
| | 55 | Viseu | Praia da Barra (Ílhavo) |

Serviços que ficarão a cargo da CIM da Região de Aveiro

| Operador | ID Carreira | Origem | Destino |
|------------------------------------|-------------|------------|--------------------|
| Transdev Interior, S.A. | 2373 | Ribeiradio | Albergaria-a-Velha |
| Auto Viação Aveirense (AVA), S. A. | 7316 | Águeda | Caramulo |