



EDITAL

N.º 41/CML/2014

**(Tomada de Posição Sobre o
ANTEPROJETO DE REGIME JURÍDICO DO SISTEMA DE SERVIÇO
PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS)**

HÉLDER SOUSA SILVA, Vice-Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, no exercício das competências previstas no art.º 72º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, conjugado com o n.º 3 do art.º 6º do Regimento Interno do Conselho Metropolitano de Lisboa, e nos termos do n.º 1 do art.º 56º aplicável às áreas metropolitanas por força do disposto no artigo 104º da mesma Lei, torna público que o Conselho Metropolitano de Lisboa, reunido em 17 de julho de 2014, com a alteração proposta pelo Sr. Presidente da CM Barreiro, aprovou por unanimidade, com 16 voto(s) a favor do(s) município(s) de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, representando 1.772.157 eleitores da Área Metropolitana de Lisboa, ou seja, 73,72%, a Proposta n.º 36/CML/2014 - Tomada de Posição Sobre o Anteprojeto de Regime Jurídico do Sistema de Serviço Público de Transporte de Passageiros, em anexo.

Para constar e produzir os efeitos legais se publica o presente edital, que vai ser afixado nos locais do costume e publicado no sítio da Internet da Área Metropolitana de Lisboa.

Lisboa, 17 de julho de 2014

O Vice-Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa e
Presidente da Câmara Municipal de Mafra

b)Hélder Sousa Silva

Aprovada por unanimidade, com a alteração proposta pelo Sr. Presidente da CM Barreiro, com 16 voto(s) a favor do(s) município(s) de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, representando 1.772.157 eleitores da Área Metropolitana de Lisboa, ou seja, 73,72%.

Lisboa, 17 de julho de 2014

PROPOSTA Nº 36/CML/2014

[Tomada de Posição Sobre o

ANTEPROJETO DE REGIME JURÍDICO DO SISTEMA DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS]

Na reunião do Grupo de Vereadores da Mobilidade e Transportes dos Municípios da Área Urbana de Lisboa de 03.07.2014 foi constituído um grupo de trabalho, composto pelos Municípios da Amadora, Cascais e Seixal, para preparar uma posição comum relativamente ao anteprojeto identificado em epígrafe.

Em reunião do mesmo Grupo, de 14.07.2014, foi aprovada por unanimidade a tomada de posição que se transcreve:

Os Municípios que compõem a Área Metropolitana de Lisboa estão totalmente contra a aprovação deste diploma, nos termos propostos, na medida em que, no caso concreto deste território, afasta a Área Metropolitana de Lisboa e os municípios da definição da política de gestão dos transportes.

Na Área Metropolitana de Lisboa, pelo menos até 2025 (prazo que poderá ainda vir a ser consideravelmente dilatado) a autoridade de transportes irá manter-se no Estado, podendo este, se assim o entender, delegar parte ou a totalidade das suas competências de autoridade de transportes na Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa. Os municípios apenas serão tidos em consideração, por intermédio dos órgãos executivos da Área Metropolitana, os quais unicamente serão consultados em relação a decisões estratégicas de organização do sistema público de transporte.

Assim, a necessidade de articulação do sistema exige que os municípios que são as entidades que têm melhor conhecimento da realidade local e das necessidades das populações, não podem ser afastados deste processo sob o risco de enormes prejuízos para os utentes do sistema de serviço público de transporte, e de não ser salvaguardado o interesse público subjacente a esta atividade, com agravamento dos enormes problemas existentes.

As expectativas formadas pelo maior envolvimento dos Municípios e Comunidades Intermunicipais como autoridades de transportes, nomeadamente nas redes locais dentro do seu âmbito geográfico e na gestão do regime de transporte flexível agora instituído, deverão ser garantidas e devem ser acompanhadas pelos respetivos e necessários meios financeiros, mas não anula nem substitui a prestação do sistema de serviço público regular de transportes.

Este diploma, nos moldes propostos, prevê que nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, os Municípios fiquem arredados da participação na gestão do sistema de serviço público de transportes até 31 de Dezembro de 2025, e esta em contradição com a lei portuguesa no que respeita as autoridades metropolitanas de transportes e os seus objetivos nem a Lei de Bases do Transporte Terrestre e não respeitando até o espírito do regulamento comunitário, o prazo da transferência de competências pode não ser cumprido se os contratos celebrados pelo Estado se mantiverem em vigor para além dessa data, visto este manter-se como autoridade de transportes no âmbito dos contratos de sistema de serviço público celebrados até 31.12.2025.

Em relação ao resto do diploma, há várias situações que devem ser analisadas com cautela, dependendo a sua análise da manutenção ou não da decisão do Governo em manter o afastamento dos municípios das Áreas Metropolitanas deste processo. No entanto, cumpre, desde já, referir os seguintes aspetos:

- a) No que se refere à aplicabilidade a todo o país, o diploma faz proliferar as autoridades de transportes, sem que as mesmas respeitem a níveis e âmbitos de responsabilidades hierarquizados em função de um modelo articulado de sistema de serviço público de transportes para o país, poderá colocar em risco uma eficiente gestão das redes e interfaces.
- b) Atendendo à tipificação embrionária do transporte flexível, o qual será sobretudo ensaiado ao nível municipal, poderão emergir situações de conflito concorrencial com o transporte em táxi, que não se encontra abrangido pelo diploma em análise (c.f. ponto i. da alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º).
- c) Reconhecendo a utilidade de definição de níveis mínimos de prestação do sistema de serviço público de transportes de passageiros (artigo 13.º), constata-se que tal disposição é seriamente comprometida pelo n.º 3 do artigo 1.º do Anexo, que define os níveis mínimos do sistema de serviço de público de transporte de passageiros, ao estabelecer exceção do respeito pelos níveis mínimos adotados quando a sua satisfação *"requeira a aplicação de meios económico-financeiros desproporcionados ou não disponíveis"*.
- d) Os níveis mínimos definidos no Anexo mencionado na alínea anterior, elegem coberturas temporais (artigo 3.º) e parâmetros de comodidade (artigo 4.º) que, aparentemente, priorizam as deslocações casa/trabalho, correm o risco de não se adequarem a um mercado de trabalho crescentemente desregulado.
- e) O artigo 38.º potencia a proliferação de títulos de transporte, não decorrentes das responsabilidades que as autoridades de transportes deveriam assumir em termos da intermodalidade, na definição das condições de partida para o exercício do serviço público de transportes de passageiros, fixando os títulos de transporte a integrar pelos vários operadores como condição para aceder à exploração das redes. A singularidade dos títulos de transporte a vigorar nos serviços afluentes, poderá revelar-se prejudicial ao incentivo à intermodalidade

e alargamento do serviço de transporte público, suscitando a impossibilidade de integração de títulos intermodais, como seria desejável.

- f) As regras aplicáveis à execução do contrato devem ter por base um estudo que suporte os limiares de ajustamento e de alteração contratual, permitindo alguma flexibilização na gestão da rede de transportes e adequando-o às necessidades do mercado e das populações, salvaguardando que estas alterações, até um determinado limite, não implicam a atribuição de compensações ao operador de serviço público.

Posto isto e face ao exposto, o aspeto central e inultrapassável é o afastamento da Área Metropolitana de Lisboa e dos municípios da gestão do sistema de serviço público de transportes e do papel sempre reclamado de planeamento e coordenação dos transportes da região, o qual não é admissível e configura um desenvolvimento negativo que conduzirá à redução do sistema de serviço público de transportes e prejudica gravemente o interesse público e as populações.

Neste sentido, tenho a honra de propor que o Conselho Metropolitano de Lisboa no uso da competência legalmente prevista na alínea h), do n.º 1, do artigo 71º, do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, delibere aprovar a presente tomada de posição e remetê-la ao Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Lisboa, 14 de julho de 2014

O Vice-Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa
e Presidente da CM Mafra

b)Hélder Sousa Silva