

À
6.ª Comissão de Economia, Inovação, Obras
Públicas e Habitação

N/Ref.º TML.S.2021.461
DEP/27.09.2021



Enviado por correio eletrónico

Assunto: Comissão 6.ª – Petição n.º 49/XIV/1.ª – “Mais e melhores condições dos autocarros da empresa Vimeca, no âmbito do transporte de passageiros”

Exmos. Senhores Deputados da Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação,

Na sequência da solicitação de V. Exas. do passado dia 8 de setembro, e conforme esclarecimentos já prestados telefonicamente no passado dia 7 de setembro, pela TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. (“TML”) vem, pelo presente, pronunciar-se sobre a matéria objeto da Petição acima identificada, o que faz nos seguintes termos:

1. Como é consabido, os operadores rodoviários que atualmente prestam os serviços de transporte intermunicipal e municipal — à exceção dos serviços municipais do Barreiro, Cascais e Lisboa — na área metropolitana de Lisboa operam ao abrigo de autorizações para a manutenção do regime de exploração a título provisório (usualmente designadas “Autorizações Provisórias”), emitidas pelas Autoridades de Transportes locais competentes, ao abrigo do artigo 10.º, n.º 1, da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
2. Com efeito, por via da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho — que veio aprovar o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revogar a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (“RTA”) aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948 — as Autoridades de Transportes ficaram habilitadas a autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário (designados «concessões» mas, em bom rigor, com a natureza de autorizações administrativas) atribuídos ao abrigo do RTA, substituindo os títulos de concessão («alvarás») emitidos desde 1948, durante o período transitório a decorrer entre a extinção dos referidos «alvarás» e a conclusão dos procedimentos concursais para





a contratualização do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e no artigos 18.º e ss. do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros;


3. Assim, neste período transitório, os operadores continuam a prestar o serviço de transportes ao abrigo de meras autorizações administrativas, cujo conteúdo decorre de procedimentos administrativos tramitados ao abrigo do referido RTA, nos termos previstos no respetivo artigo 99.º, e sobre as quais as Autoridades de Transportes têm, nos termos da lei aplicável, uma capacidade limitada de impor condições e de proceder à sua fiscalização;
4. Com efeito, sublinha-se que, no RTA, os serviços de transportes autorizados decorriam de um pedido da iniciativa do próprio operador e não de um procedimento de planeamento e definição das necessidades dos serviços (em percursos, horários e paragens) por parte das autoridades públicas, nem tão pouco sobre as condições de operação. A título de exemplo, o RTA não estabelecia limites à idade da frota para a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros;
5. Por outro lado, dos «alvarás» decorria um direito de exclusivo sobre esses percursos, automaticamente renovados — i.e., no essencial, um direito exclusivo de carácter vitalício —, limitando assim a intervenção da autoridade de transportes competente que era, à altura, a Administração Central, através da então Direção-Geral de Transportes Terrestres;
6. Em face da limitada possibilidade legal de imposição de condições para o exercício da atividade de transporte rodoviário pelos operadores, aquando da transferência de competências e responsabilidades em matéria do serviço público de transporte de passageiros para a administração local, ou entidades de âmbito regional, e da emissão das Autorizações Provisórias por estas, não se revelou possível impor, para o referido período transitório até à contratualização do serviço, obrigações de renovação de frota, e de implementação de tecnologias de gestão, monitorização e fiscalização dos serviços («SAE – Sistemas de Apoio à Exploração»), que representariam grandes investimentos e que poderiam levar o operador a simplesmente abandonar o serviço (criando uma situação insustentável de ausência total de serviços de transporte rodoviário);
7. Deste modo, os atuais serviços prestados pelos operadores privados na área metropolitana de Lisboa não estão munidos de mecanismos e sistemas tecnológicos que permitam à Autoridade de Transportes local (no caso, a Área

Metropolitana de Lisboa, cujas competências se encontram atualmente delegadas na TML) efetuar uma verificação a posteriori do cumprimento de horários, só sendo fiscalizável de forma presencial, o que, numa rede de 446 linhas (com inúmeras variantes e parcelares), é manifestamente ineficiente;

8. Sem prejuízo, a Área Metropolitana de Lisboa e a TML, ao abrigo de competências delegadas, recolhem e tratam, naturalmente, todas as reclamações apresentadas sobre estes operadores, solicitando esclarecimentos e justificações para as situações reportadas, e remetendo para a Autoridade de Mobilidade e Transportes (“AMT”), para efeitos de análise e eventual sancionamento do operador;
9. Sobre esta matéria, importa ainda referir que neste período transitório as Autoridades de Transportes e a Área Metropolitana de Lisboa, com competências próprias para os serviços de âmbito intermunicipal e delegadas para os de âmbito municipal — à exceção dos do Barreiro, Cascais e Lisboa — procederam aos estudos e desenvolvimento das peças necessárias para a promoção do procedimento concursal para a contratualização do serviço de transporte rodoviário de passageiros na área metropolitana de Lisboa;
10. Nesse sentido, a Área Metropolitana de Lisboa apresentou à AMT para apreciação, no início de dezembro de 2019, todas as peças concursais necessárias à contratualização do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, tendo lançado o concurso público internacional em fevereiro de 2020;
11. Este foi o maior e dos mais complexos concursos para serviços de transporte rodoviário alguma vez realizado em Portugal. Nele, foi definida a rede de transportes que se realizarão na área metropolitana de Lisboa nos próximos 7 anos, estabelecidas as características da frota, determinados todos os sistemas tecnológicos, explicitadas todas as obrigações de reporte e indicadores de cumprimento dos níveis de serviço, estabelecidas as penalizações por incumprimento das obrigações contratuais, entre outras;
12. O concurso foi objeto de, num primeiro momento, mais de 1000 pedidos de esclarecimento e, num segundo período, outras 600 interpelações por parte de interessados neste concurso. Após a adjudicação dos 4 contratos (correspondentes aos 4 lotes definidos no concurso), o Tribunal de Contas solicitou, por duas vezes, informações e elementos, tendo os contratos obtido visto em agosto de 2021;
13. Por opção da Área Metropolitana de Lisboa, o concurso visou a celebração de contratos «Gross Cost» — modalidade contratual que no essencial, corresponde a uma prestação de serviços, em que as decisões sobre a prestação do serviço e o



risco de procura ficam na Autoridade de Transportes — e estabeleceu condições que terão forte impacto ao nível da qualificação dos serviços e que permitirão que as situações reportadas no presente Abaixo-assinado não se venham a repetir, destacando-se:

- 
- a. No início da operação, nenhum dos 4 lotes terá uma frota com uma idade média igual ou superior a 1 ano e nenhum veículo poderá operar com mais de 16 anos (a partir do 5º ano do serviço, a idade média não poderá ser superior a 6 anos e a idade máxima a 12 anos);
 - b. A oferta (percursos e frequência) crescerá, com o concurso, em cerca de 40% face aos serviços de transporte rodoviários que existiam em 2019, antes da crise pandémica;
 - c. Foram estabelecidos mecanismos permanentes de planeamento e ajustamento do serviço às necessidades, que decorrerá ao longo dos 7 anos de vigência do contrato;
 - d. Estão assegurados níveis crescentes de veículos não poluentes e energeticamente eficientes;
 - e. São determinados os sistemas tecnológicos e mecanismos de interoperabilidade que incluem o sistema de bilhética, SAE, eco-condução (fiscaliza e promove uma condução económica, segura e confortável), contagem de passageiros, videovigilância, ecrãs de informação ao público e entretenimento a bordo, entre outros;
 - f. Os operadores estarão sujeitos a avaliação regular de desempenho e qualidade do serviço, em função da Pontualidade, Regularidade, Reclamações, Fraude e Índice de Satisfação, de que resultarão possíveis penalidade com dedução na remuneração ao operador, de acordo com critérios máximos e mínimos;
 - g. Haverá obrigações de Monitorização e Reporte de indicadores, com multa pelo não cumprimento de critérios mínimos, com dedução direta por ocorrência, relativos a critérios como, entre outros: i. o Desempenho do serviço: circulações, regularidade, pontualidade, lotação e velocidade; ii. Qualidade: conforto, segurança, atendimento ao cliente e reclamações; iii. Frota: idade, limpeza, acessibilidade, bicicletas e imobilização e, iv. Impacto ambiental e energético;
 - h. Foram incluídos serviços de entretenimento / informação e wifi a bordo;
 - i. Os 4 lotes operarão com uma imagem e identidade única: Carris Metropolitana;

14. Pelo conjunto lato de obrigações, mecanismos de fiscalização e de avaliação e sanções estabelecidas, é, portanto, expectável que com o início da operação da Carris Metropolitana se registre um incremento da pontualidade, regularidade e confiabilidade do sistema, sendo possível, em tempo real e a posteriori, verificar o cumprimento dos serviços, a sua realização e incumprimento de horários;
15. Simultaneamente, a TML, entidade detida integralmente pela Área Metropolitana de Lisboa e em quem foi delegada a gestão destes contratos, encontra-se a desenvolver uma plataforma tecnológica integradora de serviços e sistema inteligentes de transportes que permitirá não só reunir toda a informação dos sistemas de bilhética e SAE, como disponibilizar diversas funcionalidades aos passageiros, como a disponibilização de painéis de informação em tempo real em paragens, planeadores de viagens, plataforma CRM, quiosques de emissão imediata de cartões de suporte Navegante e uma APP com diversas funcionalidades;
16. Devido às obrigações, complexidade e dimensão dos serviços a implementar, os serviços de transporte terão um período de transição de 10 meses, após o visto do Tribunal de Contas, para iniciar a operação contratualizada por via deste procedimento.

Esperando que a pronúncia ora apresentada permita esclarecer as questões suscitadas na Petição acima identificada, a TML fica ao dispor desta Comissão para quaisquer informações adicionais necessárias.

Com os melhores cumprimentos,



Faustino Guedes Gomes
(Presidente do Conselho de Administração)