ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJECTO LEI N.º 449/VIII
CRIA AS AUTORIDADES METROPOLITANAS DE TRANSPORTES

Exposição de motivos

Concentrando cerca de 4 milhões de habitantes, as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto constituem as duas principais manchas urbanas do País. Naturalmente, a esta enorme concentração populacional à escala do País corresponde igualmente a maior concentração da actividade económica, representando, em termos de produto, em 1997, o equivalente a cerca de 49% do total nacional e, em termos de emprego, o equivalente a 39% do total.

Neste quadro, sendo a procura de transportes uma procura derivada das actividades que se desenvolvem num determinado território, fácil será concluir sobre a dimensão do mercado global de transportes nestas áreas. Tomando como base os últimos inquéritos à mobilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, a dimensão global deste mercado aponta para cerca de 5,5 milhões de viagens/dia (3,5 milhões em Lisboa e 2 no Porto), das quais cerca de 60% fazem-se em Transporte Individual (TI) e 40% em Transporte Público (TP).

A presente situação corresponde ao agravamento progressivo do padrão de mobilidade no interior destas áreas metropolitanas nas últimas duas décadas. De facto, a progressiva diminuição da quota de mercado dos operadores de transporte colectivo em favor do transporte individual produziu, nos dias de hoje, uma inversão de posições e de valores relativa face ao que se passava há 20 anos atrás.

Considerando as modificações registadas na geografia espacial da ocupação destes territórios urbanos e as profundas alterações registadas nos modos de vida e nos comportamentos societais, e, em particular, uma melhoria geral do rendimento

disponível das famílias, acentuou-se a importância da função transporte na vida e no quotidiano dos residentes nestas duas áreas metropolitanas.

Crescentes necessidades de deslocações e a própria alteração de comportamentos sociais e modos de vida, induzidas pela mudança social e por uma política de construção de infra-estruturas por parte do Estado orientada para a promoção do automóvel privado, convergiram para um aumento significativo e continuado da taxa de motorização, o que, juntamente com a ausência de uma política de transportes à escala metropolitana, tem sido responsável pela degradação geral do padrão de mobilidade a que se tem assistido nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Esta degradação traduziu-se na multiplicação de situações de congestionamento urbano e de destruição de bens e recursos (através da multiplicação dos acidentes), de crescente desarticulação dos espaços públicos e pedonais em crescente conflito com a invasão anárquica do automóvel nos centros urbanos, em crescentes ineficiências produtivas para os operadores de transporte, num enorme desperdício de recursos energéticos e em impactes ambientais extremamente negativos sobre as pessoas e bens que aí se localizam.

Em particular, a ausência de um planeamento territorial à escala regional, integrando o desenvolvimento dos sistemas de transportes no âmbito de um processo continuado de reforço da urbanização nas áreas metropolitanas e a ausência de qualquer planeamento articulado entre as próprias redes de transporte colectivo, tem sido um factor sensível de agravamento da situação nas áreas urbanas e potenciador duma utilização irracional dos recursos disponíveis ao nível dos diferentes sub-sistemas de transporte que operam nestas regiões.

Mesmo com os recursos existentes actualmente era possível produzir mais e, sobretudo, melhor transporte, em particular no Porto e em Lisboa.

Para tanto, será indispensável:

— Uma revisão radical da orientação na política de transportes a nível dos poderes da Administração Central e local, tendo por objectivo geral a implantação de uma política de mobilidade sustentável nas suas vertentes económicas, sociais e

ambientais como uma componente estratégica essencial para a melhoria da qualidade de vida urbana a promover nestas regiões;

— A definição de um quadro normativo regulador da actividade dos respectivos sistemas de transportes nas duas áreas metropolitanas que favoreça a articulação e integração dos sistemas de transporte e potencie o seu desenvolvimento futuro com base num programa coerente e estrategicamente orientado para a satisfação das principais missões atribuídas ao transporte colectivo, ou seja, assegurar o direito ao transporte para todos e a livre escolha entre os vários modos de transporte.

A Lei de Bases do Sistema dos Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de Março) constitui um quadro normativo de referência indispensável para a actividade do transporte em Portugal.

Porém, o facto de, há mais de 10 anos, não ter sido ainda aplicada, por carecer de regulamentação e de alguma legislação complementar (nomeadamente, o caso da prevista institucionalização das «Comissões Metropolitanas de Transportes», conforme o artigo 28.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março), tornou totalmente inconsequente e inútil o esforço legislativo desenvolvido, fazendo com que o País, em termos de enquadramento do normativo regulador da actividade do transporte, tenha «regressado» a 1948, ano da publicação do Regulamento dos Transportes em Automóveis (RTA - Decreto-Lei n.º 37 272, de 31 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 59/71, de 2 de Março).

Uma das consequências mais negativas deste processo é que persiste um sistema de exploração dos transportes colectivos urbanos segundo um regime de concessão, outorgada pela Administração Central ou pelas autarquias, e definido com base no estabelecimento de carreiras de transporte (urbanas e interurbanas). Entendendo o serviço prestado por uma carreira como o elemento base do regime de concessão, isso significa que enquanto o regime de outorga do RTA se mantiver actual não só não se verificará nenhuma lógica de rede no processo de concessão do transporte colectivo

(estabelecimento coordenado de linhas, horários e tarifas), como no próprio processo de planeamento e de desenvolvimento de um sistema de transportes colectivos não se favorecerá nenhuma lógica de complementaridade entre os vários modos de transporte.

A manutenção duma irracionalidade global no desenvolvimento das infra-estruturas e na gestão dos vários sistemas de transporte, onde cada modo de transporte (e cada empresa) actua exclusivamente segundo uma perspectiva concorrencial, apenas se preocupando em maximizar os seus resultados, tornará, num futuro próximo, ainda mais gravosos os enormes custos económicos e sociais, internos e externos, que o sistema de transporte impõe à sociedade em geral.

Urge corrigir essa tendência e ela só poderá ser alcançada se forem introduzidos factores de regulação no funcionamento do sistema e, em particular, se for criada uma entidade pública que seja responsável pelo desenvolvimento das respectivas infra-estruturas e pelo planeamento, coordenação e monitorização da gestão dos transportes colectivos por forma a promover a articulação entre os diversos operadores, públicos e privados, bem como o planeamento integrado das respectivas redes, a nível local e regional.

A introdução de um novo esquema de planeamento e de gestão do sistema de transportes à escala regional, impõe igualmente, para além de uma definição de competências ajustada com aqueles objectivos, a co-responsabilização directa da Administração Central e local, dos diversos operadores, públicos e privados, dos vários modos de transporte existentes em cada região, bem como dos representantes dos trabalhadores e dos utilizadores do transporte público colectivo.

Um modelo alternativo para a gestão dos sistemas de transporte implica a clarificação prévia da resposta a quatro questões fundamentais:

— Quem planeia as redes e os serviços?

— Quem concessiona os serviços de transporte?

— Quem financia, como e o quê?

— Quem opera?

A resposta a este conjunto de questões configura o quadro geral das áreas de intervenção a considerar no modelo de planeamento e de gestão.

Essas áreas deverão abranger:

— A definição das condições de acesso ao mercado;

— O planeamento das redes de transporte e linhas;

— A definição do tipo e qualidade de serviço;

— O tipo de contratualização na concessão dos serviços;

— O financiamento das infra-estruturas de longa duração;

— A responsabilidade da sua construção;

— O sistema tarifário;

— O financiamento da exploração;

— O tipo de gestão e exploração desses serviços;

— A fiscalização da actividade de transporte.

Por sua vez, essa intervenção deve estar necessariamente referenciada às várias entidades que intervêm (e a que níveis) na definição e prestação de um determinado serviço público de transporte, a saber, a Administração Central, a administração regional/supra-municipal, o município e a empresa.

De forma resumida, sugere-se a seguinte matriz de decisão/competências (Fernando Nunes da Silva e Nuno Marques da Costa, *Planeamento e gestão de sistemas de transporte em áreas metropolitanas e grandes áreas urbanas*, 2001) para cada nível das entidades intervenientes no processo:

Área de Intervenção	Adm. Central	Adm. Regional	Município	Empresa
Condições de acesso ao Mercado	+			
Planeamento de Redes e Linhas	O	X	O	
Definição do tipo e	+	X	O	

qualidade de serviço				
Sistema Tarifário	+	X		
Contratualização	O	X		
Financiamento das ILD	X	X	X	
Construção das ILD			O	X
Gestão da Exploração				X
Financiamento da Exploração		X	X	X
Fiscalização		X	O	

+ Normativas Nacionais

X Decisão

O Consulta

Esta matriz define um quadro geral de competências, distribuídas pelos diferentes níveis de decisão. Naturalmente que a criação de Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT) deverá inserir-se no quadro intermédio de decisão, coincidente com o nível proposto para a administração regional.

Trata-se de uma matriz de competências que, no caso da Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT), assume um carácter supra-municipal com poder decisório em matérias como o planeamento, a gestão, a fiscalização e o acompanhamento da execução dos investimentos e da actividade regional de transportes.

Implicando necessariamente uma transferência de competências na área dos transportes dos actuais municípios para a AMT, importará, no entanto, sublinhar que deverá caber aos municípios um papel determinante na sua composição, o que significará uma maioria relativa de seus representantes nos órgãos constitutivos destas entidades.

Por outro lado, o desenho proposto deve também ser compatível com o enquadramento legislativo em vigor para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (Lei n.º 44/91, de 2 de Agosto), o que implica que, do ponto de vista territorial, o âmbito da acção da AMT deverá coincidir com a delimitação das regiões em causa.

Ao nível das áreas de intervenção, deve referir-se também que, de entre as enunciadas na matriz anterior, incluem-se igualmente as que resultam da aplicação da própria Lei de Bases do Sistema dos Transportes Terrestres, designadamente a aprovação de um Plano Metropolitano de Transportes (artigo 27.º, n.º 1, e seguintes) que enquadre, estruture e oriente as prioridades para o desenvolvimento dos transportes a nível da região.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais, os Deputados do Bloco de Esquerda propõem o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º

Criação e natureza

1 — São criadas as Autoridades Metropolitanas de Transportes, adiante designadas abreviadamente por AMT.

2 — As Autoridades Metropolitanas de Transportes são pessoas colectivas de direito público de âmbito territorial, que visam a organização dos serviços de transportes colectivos de passageiros em cada uma das áreas metropolitanas.

Artigo 2.º

Âmbito territorial

1 — O âmbito territorial das Autoridades Metropolitanas de Transporte coincide com o fixado na Lei n.º 44/91, de 2 de Agosto, para cada uma das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto.

2 — O âmbito territorial da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, adiante designada abreviadamente por AMTL, coincide com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 44/91, de 2 de Agosto, relativamente à Área Metropolitana de Lisboa.

3 — O âmbito territorial da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, adiante designada abreviadamente por AMTP, coincide com o disposto no n.º 2 do artigo 2.º da Lei n.º 44/91, de 2 de Agosto, relativamente à Área Metropolitana do Porto.

Artigo 3.º

Atribuições

As Autoridades Metropolitanas de Transportes exercem as suas competências sobre todos os serviços de transportes públicos colectivos de passageiros existentes nas áreas metropolitanas e têm as seguintes atribuições:

a) Promover a elaboração, o controlo de execução e actualização dos Planos Metropolitanos de Transporte em cada uma das regiões, de acordo com o estabelecido no artigo 27.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março (Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres);

b) Garantir a coordenação dos investimentos nas infra-estruturas de transporte colectivo de passageiros, previstos nesses planos, definindo a programação dos investimentos, a responsabilidade pela sua execução e o acompanhamento e fiscalização dos projectos a construir;

c) Assegurar o planeamento dos serviços de transporte colectivo de passageiros e o estabelecimento de programas coordenados de exploração das redes e linhas para cada uma das empresas prestadoras desses serviços, existentes na região;

d) Promover a coordenação técnica dos vários sub-sistemas de transportes, designadamente através das melhores escolhas em matéria de localização de terminais, pontos de paragem dos transportes públicos, centros de coordenação e de abrigos de passageiros, bem como da sua articulação e integração técnica entre veículos e demais equipamentos afectos à exploração de serviços de transporte;

e) Definir um sistema tarifário comum a todos os operadores de transporte público colectivo regulares de passageiros para cada uma das regiões metropolitanas, no âmbito de uma política de financiamento do transporte colectivo onde se contratualize um determinado grau de cobertura dos custos totais de exploração pelas receitas de exploração;

f) Conceder, autorizar ou contratar a exploração de transportes regulares de passageiros nas respectivas áreas metropolitanas, nos termos dos n.os 7 e 8 do artigo 27.º da Lei n.º 10/90, de 17 de Março;

g) Decidir a orientação para a gestão das receitas provenientes dos títulos de transporte multi-modais;

h) Decidir a orientação para a gestão das receitas provenientes das transferências da Administração Central e resultantes da fracção que vier a ser estabelecida por litro de combustível vendido em relação ao valor arrecadado no Imposto sobre os Produtos Petrolíferos (ISP) e de uma outra fracção, a definir, proveniente das receitas de estacionamento;

i) Aprovar os contratos-programa com cada um dos diferentes operadores de transporte público colectivos de passageiros, numa perspectiva pluri-anual de gestão e onde se contratualizem o financiamento dos investimentos em Infra-estruturas de Longa Duração (ILD) e a responsabilidade pela sua execução, os níveis de serviço e de qualidade do transporte a oferecer, bem como as subvenções anuais a atribuir como forma de compensar os défices previsionais de exploração do serviço de transporte regular de passageiros;

j) Definir os termos em que se deverá processar o relacionamento e a articulação com todos os restantes organismos da Administração Central e local, em todas as áreas de actuação com incidência nos transportes, e pronunciar-se sobre os programas ou projectos de ordenamento do território, investimentos na rede viária municipal e nacional ou a gestão da circulação e estacionamento nos municípios de cada uma das áreas metropolitanas, ou, em sentido inverso, sobre a incidência dos projectos de transportes no ordenamento do território e nas políticas de desenvolvimento económico e social;

k) Aprovar todas as medidas tendentes à fiscalização e controlo de execução de toda a legislação aplicável à segurança nos transportes, bem como do normativo referente à higiene e segurança no trabalho;

l) Apreciar as propostas sobre a informação aos utilizadores do transporte sobre as redes e serviços de transporte oferecidos em cada uma das regiões metropolitanas;

m) Desempenhar as demais funções que resultem da aplicação dos Planos Metropolitanos de Transporte em cada região.

Artigo 4.º

Órgãos

São órgãos das Autoridades Metropolitanas de Transporte:

a) O Conselho Geral;

b) O Conselho Executivo;

c) O Conselho Consultivo;

d) O Observatório dos Transportes.

Artigo 5.º

Conselho Geral

1 — O Conselho Geral é um órgão de direcção colegial e a autoridade superior na Autoridade Metropolitana de Transportes em cada região.

2 — O Conselho Geral será composto pelos seguintes membros:

a) O Presidente da Junta Metropolitana, que preside;

b) Cinco vogais, designados pela Administração Central, dos quais dois representantes do Ministério do Equipamento Social, um do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, um do Ministério da Administração Interna e um do Ministério do Planeamento;

c) Cinco vogais, designados pela assembleia metropolitana de cada uma das regiões metropolitanas.

3 — O Conselho Geral nomeia um Conselho Executivo e o seu director-geral.

4 — Compete ao Conselho Geral, sob proposta do Conselho Executivo:

a) Exercer as competências definidas no artigo 3.º da presente lei;

b) Aprovar um estatuto orgânico, um regime remuneratório e um regulamento interno onde se estabelecem as suas regras de funcionamento;

c) Aprovar um regulamento interno e um estatuto remuneratório para o Conselho Executivo;

d) Aprovar o quadro e o estatuto remuneratório do pessoal em serviço em cada AMT;

e) Aprovar, em cada ano, o orçamento e o plano de actividades da Autoridade Metropolitana de Transportes;

f) Aprovar, em cada ano, o orçamento e o plano de actividades do Observatório de Transportes;

g) Pronunciar-se sobre todas as matérias que lhe forem apresentadas pelo Conselho Executivo ou pelo seu director-geral, de acordo com as competências que lhe vierem a ser atribuídas.

5 — Compete ainda ao Conselho Geral em relação ao Observatório dos Transportes:

a) Nomear a sua equipa de direcção: director e directores-adjuntos;
b) Aprovar, sob proposta do director, os estatutos e o regulamento interno;
c) Aprovar e nomear, sob proposta do director, o respectivo quadro de pessoal.

6 — O Presidente do Conselho Geral, em caso de empate, tem voto de qualidade.

7 — Compete ao Presidente do Conselho Geral representar a AMT, nomeadamente junto da assembleia metropolitana e da Junta Metropolitana de cada uma das regiões.

Artigo 6.º

Conselho Executivo

1 — O Conselho Executivo é um órgão executivo nomeado pelo Conselho Geral, composto por:

a) Um director-geral;
b) Quatro vogais.

2 — Compete ao Conselho Executivo, ouvido o Conselho Consultivo:

a) Aprovar o anteprojecto do Plano Metropolitano de Transportes;
b) Aprovar a proposta de programa de coordenação dos investimentos nas infra-estruturas de transporte colectivo de passageiros previstos nesses planos, bem como a

sua respectiva programação, definição da responsabilidade pela sua execução e acompanhamento e fiscalização dos projectos a construir;

c) Propor o planeamento dos serviços de transporte público colectivo de passageiros e o estabelecimento de programas coordenados de exploração das redes e linhas para cada uma das empresas prestadoras desses serviços, existentes na região;

d) Submeter ao Conselho Geral a adopção das medidas conducentes à progressiva melhoria da coordenação técnica entre os vários sub-sistemas de transportes, ao nível da localização de terminais, pontos de paragem dos transportes públicos, centros de coordenação e de abrigos de passageiros, bem como da sua integração entre veículos e demais equipamentos afectos à exploração de serviços de transporte;

e) Elaborar uma proposta sobre o sistema tarifário comum a todos os operadores de transporte público colectivo regulares de passageiros para cada uma das regiões metropolitanas, no âmbito de uma política de financiamento do transporte público colectivo onde se contratualize um determinado grau de cobertura dos custos totais de exploração pelas receitas de exploração;

f) Submeter a apreciação superior, as propostas de concessões, autorizações ou contratos para exploração dos serviços de transportes regulares de passageiros nas respectivas áreas metropolitanas;

g) Arrecadar e gerir as receitas provenientes dos títulos de transporte multi-modais, bem como das transferências da Administração Central, segundo a orientação estabelecida pelo Conselho Geral;

h) Elaborar todos os projectos de contratos-programa com cada um dos diferentes operadores de transporte público colectivos de passageiros, numa perspectiva plurianual de gestão e onde se contratualizem o financiamento dos investimentos em Infra-estruturas de Longa Duração (ILD) e a responsabilidade pela sua execução, os níveis de serviço e de qualidade do transporte a oferecer, bem como as subvenções

anuais a atribuir como forma de compensar os défices previsionais de exploração do serviço de transporte público regular de passageiros;

i) Assegurar o relacionamento e a articulação permanente com todos os restantes organismos da Administração Central e local, em todas as matérias que se relacionem com os transportes;

j) Aplicar todas as medidas decididas pelo Conselho Geral tendentes à fiscalização e controlo de execução de toda a legislação aplicável à segurança nos transportes, bem como do normativo referente à higiene e segurança no trabalho;

k) Promover a informação aos utilizadores do transporte sobre as redes e serviços de transporte oferecidos em cada uma das regiões metropolitanas, aplicando as orientações definidas pelo Conselho Geral;

l) Submeter a aprovação superior uma proposta para o quadro de pessoal e o estatuto remuneratório para vigorar em cada AMT;

m) Sujeitar a apreciação superior as propostas de orçamento e plano de actividades anual para a AMT e para o Observatório dos Transportes;

n) Desempenhar as demais funções que lhe sejam cometidas pelo Conselho Geral.

3 — Compete ao director-geral:

a) Assistir e participar, embora sem direito a voto, nas reuniões do Conselho Geral;

b) Assessorar o presidente do Conselho Geral nas funções que por este lhe forem solicitadas;

c) Assistir e participar, embora sem direito a voto, nas reuniões do Conselho Consultivo;

d) Assegurar a direcção de todos os serviços da Autoridade Metropolitana de Transportes de ordem económica, administrativa e técnica, sob a autoridade do Conselho Geral e do seu presidente, mas com poderes de delegação nos restantes membros do Conselho Executivo;

e) Gerir as relações com as entidades empresarias ou públicas, prestadoras dos serviços de transporte, assim como com os organismos da administração do Estado, em matérias da competência da AMT, bem como com os sindicatos, associações empresariais, sócio-profissionais, ambientalistas ou de utilizadores do transporte público;

f) Delegar a direcção dos serviços da Autoridade Metropolitana de Transportes nos restantes vogais do Conselho Executivo;

g) Representar o Conselho Executivo da AMT em todos os actos que lhe forem solicitados.

Artigo 7.º

Conselho Consultivo

1 — O Conselho Consultivo é um órgão composto por representantes de todas as principais entidades e organismos, públicos ou privados, com intervenção no domínio dos transportes e tem por função ser ouvido e dar parecer em todas as questões relevantes para a actividade transportadora de passageiros em cada uma das regiões metropolitanas.

2 — O Conselho Consultivo é composto por:

a) Dois representantes de cada autarquia integrada em cada uma das áreas metropolitanas;

b) Dois representantes dos operadores privados de transporte colectivo rodoviário de passageiros;

c) Dois representantes dos operadores públicos de transporte colectivo rodoviário de passageiros;

d) Um representante dos operadores públicos de transporte público ferroviário de passageiros;

e) Um representante dos operadores públicos de transporte público ferroviário de passageiros;

f) Um representante dos operadores públicos de transporte fluvial de passageiros;

g) Um representante das associações representativas do serviço de transporte público de táxis;

h) Dois representantes das associações sindicais representativas dos trabalhadores do sector de transportes;

i) Dois representantes das associações empresariais representativas dos operadores de transporte;

j) Dois representantes das associações ambientalistas mais representativas;

k) Um representante da DECO;

l) Dois representantes das associações de utilizadores do transporte público mais representativas;

m) Dois representantes das forças de segurança (um da PSP e um da GNR).

3 — Compete ao Conselho Consultivo, sob proposta do Conselho Executivo:

a) Apreciar o anteprojecto do Plano Metropolitano de Transporte em cada uma das regiões;

b) Dar parecer sobre a proposta de programa de coordenação dos investimentos nas infra-estruturas de transporte de passageiros previstos nesses planos, bem como a sua respectiva programação, definição da responsabilidade pela sua execução e acompanhamento e fiscalização dos projectos a construir;

c) Apreciar a proposta sobre o planeamento dos serviços de transporte colectivo de passageiros e o estabelecimento de programas coordenados de exploração das redes e linhas para cada uma das empresas prestadoras desses serviços existentes na região;

d) Pronunciar-se sobre as medidas, a aprovar pelo Conselho Geral, e conducentes à progressiva melhoria da coordenação técnica entre os vários sub-sistemas de

transportes, ao nível da localização de terminais, pontos de paragem dos transportes públicos, centros de coordenação e de abrigos de passageiros, bem como da sua integração entre veículos e demais equipamentos afectos à exploração de serviços de transporte;

e) Dar parecer em relação à proposta que lhe for submetida sobre o sistema tarifário comum a todos os operadores de transporte regulares de passageiros para cada uma das regiões metropolitanas;

f) Pronunciar-se sobre a orientação que lhe vier a ser submetida relativamente à gestão das receitas provenientes dos títulos de transporte multi-modais, bem como das transferências da Administração Central;

g) Apreciar todos os projectos de contratos-programa com cada um dos diferentes operadores de transporte público colectivos de passageiros, bem como sobre os diferentes programas de investimentos em Infra-estruturas de longa duração;

h) Pronunciar-se sobre todas as medidas, a decidir pelo Conselho Geral, tendentes à fiscalização e controlo de execução de toda a legislação aplicável à segurança nos transportes, bem como do normativo referente à higiene e segurança no trabalho;

i) Apreciar as propostas que lhe forem submetidas relativamente à publicidade e à informação aos utilizadores do transporte sobre as redes e serviços de transporte oferecidos em cada uma das regiões metropolitanas.

Artigo 8.º

Observatório dos Transportes

1 — O Observatório dos Transportes é um órgão de informação, controlo e fiscalização da actividade de transportes em cada região metropolitana, e que é parte integrante da respectiva Autoridade Metropolitana de Transportes.

2 — O Observatório de Transportes dispõe de autonomia administrativa e financeira, de acordo com orçamento e plano de actividades a ser aprovado, anualmente, pelo Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes.

3 — O Observatório dos Transportes é dirigido por:

a) Um director:

b) Dois directores-adjuntos.

4 — O Observatório dos Transportes é composto pelo quadro de pessoal que for fixado por decisão do Conselho Geral, sob proposta do seu director.

5 — O Observatório de Transportes incluirá um comité técnico que reunirá regularmente com as seguintes entidades:

a) Representantes do Observatório;

b) Três representantes do Conselho Consultivo da AMT;

c) Um representante do Instituto Nacional de Estatística;

d) Um representante do Instituto de Estradas de Portugal;

e) Um representante do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário;

f) Um representante das associações ambientalistas.

4 — Compete ao Observatório dos Transportes em cada região metropolitana:

a) Proceder à recolha da informação estatística indispensável junto de todas as entidades intervenientes na produção do serviço de transportes públicos por forma a permitir a caracterização, em cada período, do serviço de transportes prestado por cada um e por todos os operadores de transporte;

b) Realizar inquéritos gerais à mobilidade, obrigatórios e com uma regularidade quinquenal, a fim de identificar as principais características e evolução da mobilidade metropolitana;

c) Promover regularmente, pelo menos com uma periodicidade anual, a recolha de informação estatística referente ao tráfego de veículos nas principais vias de circulação, assim como a caracterização do estacionamento nas principais áreas urbanas;

d) Produzir e editar, com a regularidade adequada, a informação estatística reflectindo a actividade de transporte em todos os domínios relevantes, nomeadamente económico, financeiro, energético, ambiental e de exploração;

e) Produzir e manter actualizada na Internet a informação útil referente à actividade transportadora na região;

f) Promover os estudos de transporte considerados necessários para a análise e caracterização do sector, bem como de desenvolvimento dos diferentes modos de transportes e sua correcta integração, actual e futura;

g) Assegurar o relacionamento da AMT com todas as entidades da Administração Central e local com contributo relevante para a produção da actividade que lhe está cometida.

Artigo 9.º

Regime de instalação

Com a publicação do presente diploma, as Autoridades Metropolitanas de Transporte de Lisboa e do Porto entram em regime de instalação.

Artigo 10.º

Comissões instaladoras

1 — Durante o período que durar o regime de instalação, a AMTL e a AMTP serão dirigidas por comissões instaladoras, cada uma das quais será constituída por um presidente e dois vogais.

2 — O presidente da comissão instaladora será escolhido de comum acordo entre o Ministério do Equipamento Social e a junta metropolitana de cada área metropolitana.

3 — Os dois restantes vogais serão escolhidos, respectivamente, pelo Ministério do Equipamento Social e por cada junta metropolitana.

Artigo 11.º

Competências

Compete às comissões instaladoras:

a) Preparar os projectos de diploma relativos à estrutura orgânica, organização interna e funcionamento da respectiva Autoridade Metropolitana de Transportes, bem como para os diferentes órgãos que as compõem;

b) Providenciar junto das entidades representadas no Conselho Geral, no Conselho Consultivo e no Observatório dos Transportes a indicação atempada dos respectivos representantes.

Artigo 12.º

Funcionamento

1 — As regras de funcionamento das comissões instaladoras são fixadas pelas próprias comissões na sua primeira reunião.

2 — As instalações necessárias ao funcionamento das comissões instaladoras, bem como o respectivo apoio logístico e administrativo, serão asseguradas pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

Artigo 13.º

Mapa de pessoal

1 — A dotação do pessoal indispensável ao funcionamento das comissões instaladoras será assegurado em regime de comissão de serviço, por despacho do Ministro do Equipamento Social, sob proposta de cada comissão instaladora.

2 — A eventual contratação de serviço externo para acorrer a necessidades específicas e temporárias será assegurada pelo Ministério do Equipamento Social, sob proposta da respectiva comissão instaladora.

Artigo 14.º

Encargos orçamentais

As despesas das comissões instaladoras são suportadas pelo orçamento da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

Artigo 15.º

Período de instalação

1 — O período de instalação é fixado em seis meses, podendo ser prorrogado por mais três meses, sob despacho do Ministério do Equipamento Social e sob proposta da respectiva comissão instaladora.

2 — O regime de instalação cessa até ao limite do prazo previsto no número anterior.

Artigo 16.º

Vigência

O presente diploma entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Palácio de São Bento, 22 de Maio de 2001. Os Deputados do BE: *Fernando Rosas — Luís Fazenda.*

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJECTO DE LEI N.º 449/VIII
(CRIA AS AUTORIDADES METROPOLITANAS DE TRANSPORTES)

Parecer da Associação Nacional de Municípios Portugueses

A proposta apresentada pelo Bloco de Esquerda implica uma transferência de competências dos municípios para a respectiva área metropolitana, passando estas novas estruturas a ter poderes decisórios exercendo competências sobre todos os serviços de transportes públicos colectivos de passageiros: competências ao nível do planeamento, gestão, fiscalização, acompanhamento da execução dos investimentos e da actividade regional de transportes.

No artigo 3.º do projecto, são apresentadas as atribuições da Áreas Metropolitanas de Transporte coincidindo, basicamente, com as previstas na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres para a Comissão Metropolitana de Transportes que, nunca chegou a ser criada.

Nos termos da alínea c) n.º 1 do artigo 13.º da Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro, os municípios dispõem de atribuições no domínio dos transportes e comunicações, sendo da competência dos órgãos municipais o planeamento, a gestão e a realização de investimentos, designadamente na rede viária de âmbito municipal, na rede de transportes regulares urbanos, na rede de transportes regulares locais que se desenvolvam exclusivamente na área do município e nas estruturas de apoio aos transportes rodoviários.

De referir que no ponto 3.28 do documento «Linhas Gerais de Actuação», aprovado pelo XII Congresso da Associação Nacional de Municípios Portugueses, propõe-se a criação de «(...) autoridades metropolitanas e supra-municipais de transportes, que procedam à respectiva articulação».

Desta forma, e desde que a legitimidade da representatividade das populações abrangidas esteja salvaguardada, não se vê grande inconveniente na criação deste tipo de estruturas supra-municipais já que a mesma facilitará um correcto planeamento, coordenação das várias concessões e projectos das públicas de transporte, financiamento das obrigações de serviço público e estabelecimento de regras uniformes e coerentes de política tarifária e a obtenção dos recursos necessários ao funcionamento integrado e coerente do sistema de transportes terrestres.

Se genericamente e ao nível dos objectivos subjacentes ao projecto apresentado não se apontam grandes inconvenientes, o mesmo não se entende no que se refere ao modelo apresentado. Desde logo, a estrutura orgânica apresentada no artigo 4.º e seguintes parece-nos extremamente pesada (mais de 50 pessoas) com excesso de cargos de direcção e chefia, a saber:

a. Um conselho geral com 11 elementos;

b. Um conselho executivo com 5 elementos;

c. Um conselho consultivo com 21 elementos;

d. Um observatório dos transportes com 1 director, 2 directores adjuntos mais um quadro de pessoal a fixar;

e. Um comité técnico com, pelo menos, 8 elementos.

Ainda no que se refere à salvaguarda da representatividade das populações, bem corno à legitimidade dos órgãos a criar, parece-nos que o modelo apresentado deixa algumas dúvidas já que o peso das autarquias é reduzido. Efectivamente, considera-se que, aquando da criação das Áreas Metropolitanas, o peso das autarquias era manifestamente maior, designadamente na composição dos órgãos e numa maior proximidade de um sistema de eleição directa, não se vislumbrando neste projecto a transposição dos princípios que a este nível estão na base das Áreas Metropolitanas. Entende-se que, para que esteja assegurada a representação das autarquias nas Áreas Metropolitanas de Transporte, se torna necessário que esta seja composta na sua

maioria por elementos provenientes daquelas, não bastando uma maioria relativa para salvaguardar os interesses locais.

A matriz de decisão apresentada no projecto do Bloco de Esquerda remete os municípios para uma intervenção meramente consultiva, sendo decisória «apenas» no que ao financiamento (das infra-estruturas de longa duração e da exploração).

Face ao exposto, o Conselho Directivo da Associação Nacional de Municípios Portugueses emite parecer desfavorável relativamente ao projecto de lei n.º 449/VIII que cria as Autoridades Metropolitanas de Transportes, apresentado pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda e enviado à Associação Nacional de Municípios Portugueses pela Presidência da Assembleia da República.

Coimbra, 3 de Julho de 2001. — O Secretário-Geral, *Artur Trindade*.