

NOTAS PARA A REUNIÃO COM GT TRANSPORTES

Comissão Permanente AR

1. Relativamente aos projetos de lei:

- N.º 22/XIII/1.ª (PCP -Determina o **cancelamento e a reversão** do processo de fusão, reestruturação e subconcessão do serviço público de transporte público coletivo da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, SA, e do Metropolitano de Lisboa, EPE);
- N.º 50/XIII/1ª (BE - **MANTÉM A PERSONALIDADE JURÍDICA E EXISTÊNCIA AUTÓNOMA** DA METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E., DA COMPANHIA DE CARRIS DE FERRO DE LISBOA, S.A., DA TRANSTEJO - TRANSPORTES DO TEJO, S.A., E DA SOFLUSA - SOCIEDADE FLUVIAL DE TRANSPORTES, S.A.

A AML tem um parecer **amplamente favorável ao processo de cancelamento e reversão da subconcessão** do serviço público de transporte público coletivo da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, SA, e do Metropolitano de Lisboa, EPE.

Quanto à matéria relacionada com a “fusão” e “reestruturação” não há, de momento, nenhuma opinião apurada na AML passível de transmissão nesta sede.

O que se poderá dizer é que, também nessas questões, se entende como essencial que a resolução encontrada seja a mais consentânea com a satisfação das necessidades objetivas de um serviço público de transportes que se deseja mais eficaz, sustentável e amigável para os utentes.

- #### 2. Quanto ao PL 48/XIII/1ª (BE; que ALTERA O REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, **PROCEDENDO À PRIMEIRA ALTERAÇÃO À LEI N.º 52/2015, DE 9 DE JUNHO** E REVOGANDO O DECRETO-LEI N.º 174/2014, DE 5 DE DEZEMBRO E O DECRETO-LEI N.º 175/2014, DE 5 DE DEZEMBRO, DETERMINANDO A NULIDADE DOS ATOS ENTRETANTO PRATICADOS EM VIOLAÇÃO DO PRESENTE DIPLOMA) a AML, no prolongamento das análises e variadas tomadas de posição diretamente relacionadas com a supracitada Lei 52/2015, de 9 de junho, e respetivo

RJSPTP, que tem vindo a assumir desde meados de 2015, bem como, da experiência concreta resultante de ter tido a obrigação de tomar como suas as novas atribuições e competências a partir de 8 de agosto de 2015, considera:

- a) Incontornável a necessidade de alterar alguns pontos vitais registados no novo quadro legislativo, designadamente aqueles relacionados com:
- A precisão de alguns conceitos nucleares (por exemplo, o de linha rodoviária municipal e linha rodoviária intermunicipal);
 - A clarificação do inter-relacionamento das competências genericamente atribuídas às centenas de autoridades de transportes, nacionais, intermunicipais/regionais e locais, cuja existência já é real ou que poderão vir a ser criadas a breve prazo;
 - Todas as questões relacionadas com as formas que o financiamento público do funcionamento das novas autoridades, das compensações financeiras relacionadas com o serviço público de transporte de passageiros, com as indemnizações compensatórias relacionadas com o investimento infraestrutural, em grandes melhoramentos e renovação de equipamento circulante, e, naturalmente, com o Fundo para o serviço Público de Transportes referido no art.º 12º;
 - A extensão do período do regime transitório de financiamento (art.º 4º da Lei 52/2015) até final de 2017, garantindo, até lá, que o financiamento do funcionamento das autoridades de transportes metropolitanas e municipais seja assegurado pelo OE;
 - Alterar para data posterior a junho de 2016 (nº 2, do art.6º, da referida lei) o previsto estabelecimento de contratos/acordos interadministrativos a celebrar entre o Estado e as AM's, CIM's e municípios.
- b) Imprescindível preparar e concretizar, tão cedo quanto possível, um alargamento das coroas/zonas a todo o território metropolitano, o aumento da intermodalidade e multimodalidade no sistema de transportes, integrando os vários meios e modos, e a racionalização dos títulos de transportes intermodais e a respetiva extensão de cobertura das correlacionadas compensações financeiras.