

Florinda Veiga

De: amlcorreio@aml.pt
Enviado: 6 de setembro de 2019 16:17
Para: Florinda Veiga
Cc: sergio.pinheiro@aml.pt; emanuel.costa@aml.pt
Assunto: Resposta ao Requerimento n.º 81 e n.º 84/XIII (4a) - EI
Anexos: ATE_DOC_2019_AML_S_G_893.pdf

Exmos.(as) Senhores (as)

Conforme indicação superior, remeto comunicação 2019,AML,S,G,893, referente ao assunto mencionado e para a qual se solicita a melhor atenção.

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Miguel Dias
Tecnico Superior

www.aml.pt

Rua Cruz de Santa Apolónia 23, 25 e 25A
1100-187 Lisboa
(+351) 218 428 570
(+351) 218 428 577

Esta mensagem não pode ser parcialmente reproduzida ou de algum outro modo modificada, nem lhe pode ser dado qualquer uso que adultere o seu objetivo e sentido.

Esta mensagem e seus anexos destinam-se exclusivamente ao destinatário ou destinatários. Se por acaso a recebeu por engano, queira, por favor, devolver a mesma, abstendo-se de qualquer outro uso.

a. . .
. . m. área
. l. . metropolitana
de lisboa

Ao

GRUPO PARLAMENTAR DO PARTIDO SOCIALISTA

PALÁCIO DE S. BENTO

1249-068 LISBOA

N/Ref.ª DGPSTM/AML
N/Comum. 893/2019

**Assunto: Resposta aos Requerimentos n.º 81 e n.º 84/XIII
(4a) - EI**

Exmos.(as) Senhores(as) Deputados(as),

Subscrevendo, no essencial, as premissas e prioridades definidas nos considerandos expostos nos Vossos requerimentos em referência, importa sublinhar alguns elementos, tendo presente que os mesmos enquadram e determinam, no fundamental, a resposta às questões aí colocadas. Assim,

- a. Nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e até 3 de dezembro de 2019, decorre o período transitório, no qual se encontram em vigor as Autorizações Provisórias emitidas pelas Autoridades de Transportes, definidas nos termos da referida Lei, que determinam os serviços de transporte público rodoviário de passageiros;
- b. As Autorizações Provisórias substituíram os Alvarás então em vigor, emitidos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóveis (RTA) – Decreto n.º 37272, de 31 de Dezembro de 1948 – e demais serviços em funcionamento à data;

P—1

- c. De acordo com o RTA, a definição dos serviços de transporte decorria da iniciativa dos próprios operadores, que eram igualmente os únicos detentores da informação da procura e da real oferta;
- d. Durante a vigência das Autorizações Provisórias, até à conclusão do procedimento concursal, as alterações aos serviços de transporte rodoviário continuam a ser da iniciativa dos operadores – conforme n.º 3 do artigo 12º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho:
- “Durante o prazo de vigência da autorização, o operador de serviço público pode requerer à autoridade de transportes competente o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura, de modo a garantir a eficiência e sustentabilidade da mesma.”
- e. Neste período, a promoção de serviços de transporte rodoviário da iniciativa das Autoridades de Transportes é enquadrada pelo Código do Procedimento Administrativo, no essencial, nos termos dos procedimentos e montantes aí estabelecidos;
- f. No âmbito do Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março, da AML, que define o novo sistema tarifário na área metropolitana e as suas regras, implementado no decurso do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), foram estabelecidos, entre outros, os critérios de compensações e repartição de receitas tarifárias aos operadores;
- g. No essencial, o mecanismo de compensação criado assume o objetivo de, num primeiro momento (1º *upside*) atingir, para cada um dos operadores, a receita de 2018 acrescida da Taxa de Atualização Tarifária (TAT) – o que se estimava acontecer se o aumento de vendas de novos passes atingisse os cerca de 30 Milhões de euros até ao final de 2019 (o que comporta uma partilha de risco entre a Autoridade e os operadores);
- h. Considerando que o défice gerado pelo novo sistema tarifário na AML corresponderá a um valor significativamente superior ao disponibilizado pelo PART (no seu montante conjunto, das transferências do Orçamento de Estado e da componente obrigatória dos municípios), neste primeiro *upside*, a repartição das receitas, de forma a compensar o risco financeiro das partes, é feito de forma a que 65% das verbas são repartidas pelos operadores de forma a cumprir o objetivo

definido no ponto anterior, e os restantes 35% destinam-se a que a Autoridade de Transportes recupere o custo adicional para os municípios face ao estabelecido no PART;

- i. Após conseguir-se atingir o objetivo exposto no ponto g., o mecanismo de repartição de receitas atribuído aos operadores foi estabelecido de acordo com o peso das validações, considerando apenas os operadores com aumento global de validações;
- j. O critério definido no ponto i visa simultaneamente: incentivar o operador a efetuar uma fiscalização dos utentes com vista à redução da fraude dos títulos, garantindo o crescimento de validações em cada operador; e proceder a ajustamentos (que são da sua iniciativa, sujeita à condição de autorização por parte da Autoridade de Transportes) na sua oferta de forma a responder às alterações à procura, possibilitando assim a cada operador disputar uma receita superior à de 2018;
- k. O novo sistema tarifário, com título único, abrangendo todo o território da área metropolitana ou do respetivo município, a preços significativamente reduzidos, e todos os serviços de transporte regular de passageiros de todos os operadores, constitui em alteração disruptiva e em alguns aspetos imprevisíveis;
- l. Importa ter presente que a AML não dispunha de toda a informação prévia de vendas e validações em toda a AML – recorda-se que não só nem todos os operadores estavam ainda integrados no sistema comum de bilhética (gerido pela OTLIS) como mesmo os que nela participavam não tinham a totalidade dos seus serviços partilhados nessa plataforma integradora – o que limitava o conhecimento sobre a real procura prévia à alteração ao sistema tarifário e a projeção das suas alterações;
- m. Na preparação da alteração ao sistema tarifário e na articulação com os operadores, que a AML fez questão de promover, no sentido de planear o crescimento e alterações à procura, para além do fatores técnicos previsíveis – como a elasticidade ao preço (ainda que não existam tantos exemplos de casos similares de uma alteração tão profunda) – foram equacionadas, ainda que com as limitações já enunciadas (dados prévios incompletos e solução disruptiva), as mudanças nas as escolhas de transporte para as deslocação – entre serviços,

operadores e modos de transporte – face à eliminação do fator preço que anteriormente a condicionava;

- n. Acresce sublinhar ainda que, para além do natural período de ajustamento das opções dos utentes (dos que já o eram e dos novos), num período em que se irão experimentar diferentes trajetos e soluções de transporte (agora possíveis pelo novo título abrangente), os primeiros meses do novo sistema tarifário coincidem com uma fase do ano em que interferem diversos fatores que alteram os níveis de procura – datas variáveis das férias escolares da Páscoa e do fim do ano letivo, épocas de exames escolares, férias de Verão, entre outras –, com impactos diferenciados e que sugerem prudência na análise das suas variações;
- o. Assim, tendo presente: as previsíveis alterações significativas de aumento de procura e alteração nas escolhas do serviço de transporte; que as alterações aos serviços de transporte existentes são ainda da iniciativa do operador; e o enquadramento legislativo relativamente à contratualização pública de novos serviços por parte da Autoridade de Transportes, a AML não só estabeleceu um conjunto de critérios e procedimentos de compensações e repartição de receitas tendo em vista incentivar os operadores a ajustar os seus serviços de forma a corresponder às alterações na procura (visando conquistar mais validações), como foi promovido um sistema obrigatório de reporte dos dados de vendas e validações e mantido um permanente diálogo com os operadores e autarquias no sentido de se ir conhecendo todas as situações de insuficiência e desajuste dos serviços de transporte.

Importa ter presente que as alterações em curso (tarifária, de oferta, e o conjunto de acertos e permanente articulação entre a AML e os operadores, entre elas, destacando-se a revisão prevista do Regulamento do Sistema Tarifário (estabelecida no próprio Regulamento), determinam que muitas das repostas às questões colocadas são-no para a informação disponível e situação atual, podendo ser sucessivamente alvo de alterações e requerer atualização.

Face ao conjunto de considerandos expostos, e tendo presente o conjunto de questões colocadas pelos Vossos Requerimentos, relativo ao serviço de transporte rodoviário entre o Vale da Amoreira (Moita) e o Parque das Nações (Lisboa), linha 333, operado pela Transportes Sul do Tejo (TST), suscitam as seguintes respostas e observações:

P—4

Requerimento n.º 81-XIII (4ª) – EI

1. Aumento da procura na Península de Setúbal

A AML não dispõe ainda de dados consolidados que permitam responder a esta questão. Atualmente, cada operador (considerando também os diferentes modos) dispõe ainda do seu próprio sistema de bilhética, sendo a OTLIS um agregador da informação disponibilizada por cada um desses sistemas.

Neste sentido, a AML, desde que assumiu as funções de Autoridade de Transporte, tem não só efetuado significativos esforços no sentido da implementação de mecanismos de validação da informação (tendo-se detetado desde cedo diversas incoerências da informação coligida) como veio a determinar o objetivo de implementar um sistema de bilhética único a disponibilizar centralmente pela AML a todos os operadores (constando igualmente da deliberação da 1ª Cimeira das Áreas Metropolitanas, realizada em 20 de março de 2018).

Acresce que a alteração ao sistema tarifário (com o desaparecimento das anteriores coroas e o alargamento a novos operadores e a todo o território) obrigou a alterações em diversos sistemas de bilhética, tendo ainda decorrido intervenções aos mesmos já no decurso dos primeiros meses de funcionamento dos novos passes, inclusive para permitir a entrada em funcionamento do Navegante Família.

2. Alterações na oferta na Península de Setúbal

A rede de transportes que serve a Península de Setúbal é composta por diversos modos e operadores – Fertagus, MTS, Transtejo e Soflusa, TCB e TST – sob tutela de diferentes autoridades, e, no rodoviário, em particular, iniciativa formal do operador, como já referido.

Das alterações já ocorridas, importa sublinhar o que corresponde a ajustamentos e o que significa um reforço global da oferta. Nesse sentido, o desenho do Regulamento do Sistema Tarifário e da compensação do operador convida a que o operador promova ajustamentos de resposta à procura. Estes ajustamentos permitem que o operador reafecte, por transferência, os recursos (frota e motorista) de serviços que apresentem sobre oferta a favor de outros que se revelem deficitários.

Tende presente que a alteração tarifária introduz alterações nos critérios de escolha nas soluções de transporte de cada um (que antes eram muito marcadas pelo fator custo e agora passa a ser por fatores como o tempo e conforto da viagem), foi desde logo não só admitido como incentivado o reajustamento da oferta por parte dos operadores, em particular, os rodoviários pela sua maior flexibilidade e capacidade de alteração dos serviços, face aos restantes modos de transporte público.

Neste sentido, foram (e continuam a ser) promovidos centenas de ajustamentos que a AML autorizou após verificação, em conjunto com os municípios abrangidos por cada um desses serviços, de forma a garantir que nos serviços com redução de oferta tal não comprometia o serviço necessário a essas populações. Este é um procedimento contínuo (estão neste momento mais de uma centena de pedidos em apreciação) que não permite à AML contabilizar de forma simplista (n.º de serviços realizados, kms produzidos, lugares oferecidos, frequências e períodos), sem um estudo rigoroso e aprofundado (que compare linha a linha e para cada horário, tendo ainda em conta as variantes e parcelares, os serviços aumentados e reduzidos), relativamente às alterações introduzidas em toda a rede de transporte rodoviário

Para além da permanente articulação da AML com os operadores no sentido da promoção de ajustamentos, em alguns casos concretos, a questão que se colocava era o do reforço da oferta, que requeria a afetação de novos meios (e diferentes custos) para a sua concretização, como acontece com a carreira 333 dos TST, já que o seu percurso, utilizando vias de hierarquia superior e a Ponte Vasco da Gama, não permite a utilização de veículos utilizados no essencial em serviços urbanos com lugares para passageiros em pé, o que limita a possibilidade de ajustamento de recursos de outros serviços para a realização desta carreira.

Para responder a esta situação a AML efetuou diversas diligências junto dos respetivos operadores no sentido de assegurar que estes assumiriam, por sua iniciativa, um reforço de oferta, comprometendo-se a AML a reavaliar, conforme está aliás previsto no regulamento do sistema tarifário citado, a forma de repartição de receitas no sentido de acautelar, pelo menos uma parte, dos aumentos de custo dos operadores por este reforço de oferta.

No seguimento deste compromisso, o operador TST procedeu a um reforço da oferta da carreira 333, conforme foi divulgado, à data, ao público (junta-se documento em

anexo) e que permitiu, de imediato, uma melhoria significativa da resposta e maior adequação à procura.

3. Está a ser considerado o reforço para reposta nas paragens da Moita e Montijo

Como foi já referido nos considerandos, por motivos diversos, verificaram-se significativas flutuações na procura durante estes meses, que não permitem estabilizar relativamente às alterações estruturais e definitivas da oferta.

Considerando que os últimos meses do ano, em particular a partir de meados de Setembro, após o início das aulas, se verificam habitualmente aumentos e estabilização da procura, a AML está a realizar diversas reuniões com os operadores no sentido de garantir um novo reforço da oferta para este período e de resposta ajustada para estes serviços.

Neste sentido, a AML dispõe já da indicação do reforço da oferta da Fertagus em mais de 20mil lugares por dia, com 3 novas ligações a Setúbal e o compromisso dos TST de avaliação do reforço de carreiras que ligam diretamente a Lisboa como é o caso da 333, da 435, da 562 e da 565, reforços que deverão ser apresentados em breve à AML.

Como foi já referido, neste período transitório, a oferta é, no essencial, uma iniciativa dos operadores, aguardando a AML pela concretização das alterações aos horários que os TST irão promover.

4. Está a ser considerado o reforço para reposta na Gare do Oriente.

A resposta a esta questão é a mesma que à pergunta anterior.

5. Oferta no período balnear.

Encontrando-se prejudicada esta questão, pela data em que está a ser respondida, considera-se ainda assim de sublinhar que os operadores rodoviários de toda a área metropolitana promoveram ajustamentos e reforços dos seus serviços, quer nas carreiras que servem as zonas de praia, quer nos demais serviços, no sentido de dar

resposta à procura, tendo a AML o reporte de limitadas situações de ruptura nos serviços rodoviários.

6. Introdução de autocarros aos domingos e feriados.

Não é absolutamente perceptível o âmbito e objetivo desta questão.

Se a questão se coloca em relação à carreira 333, conforme respondido na questão 3, o operador TST ficou de avaliar as necessidades de reforço da carreira para uma resposta adequada à procura, aguardando a AML pela proposta em concreto desse reforço, pelo que não nos é possível responder ao “em que termos e quando”.

De uma forma geral, a AML tem discutido com os operadores a necessidade de um permanente ajustamento e uma resposta adequada às necessidades das populações, incluindo nos serviços de fim de semana e feriado, tendo já sido identificados, e partilhados com os operadores, significativos aumentos da procura nos horários noturnos e de fim de semana.

A AML efetuou já a 3 de setembro uma nova reunião com os operadores rodoviários privados para definição de mecanismos de repartição de receitas que assegurem os custos adicionais decorrentes do aumento da oferta associados à necessidade de resposta à procura induzida pelo novo sistema tarifário.

7. Período de auscultação das populações relativamente à construção do modelo de oferta do serviço de transporte rodoviário.

A AML está, há cerca de um ano e meio, em conjunto com os 18 municípios que a integram, a definir os serviços de transporte público rodoviário de passageiros a contratualizar por si.

A definição dessa rede, assumiu diferentes cenários a partir da rede existente atualizada, o cumprimento dos níveis mínimos de serviço estabelecidos na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o objetivo de aproximar os níveis de serviços em toda a área metropolitana, a que se juntam as prioridades e orientações de cada um dos municípios, sendo construída uma proposta final resultante da construção técnica da modelação da oferta para toda a AML, tendo presente também a oferta dos demais operadores e modos de transporte.

A definição da rede de transportes a submeter a concurso será aprovada em Conselho Metropolitano de Lisboa, não estando previsto um período de auscultação para a definição da rede.

Acresce, pela relevância dos seus impactos, que a AML optou por promover um concurso tipo *gross cost*, que corresponde, no essencial, a uma prestação de serviços, ficando a AML com a capacidade de definir, por sua iniciativa, os serviços a prestar às populações e com grande capacidade de promover as respetivas alterações aos mesmos.

Não estando ainda concluídos todos os estudos e documentos para submeter ao Conselho Metropolitano para aprovação final, sublinha-se que os trabalhos de definição da rede – e agora, entre outros, económicos – apontam para um crescimento de mais de 40% da oferta nos serviços de transporte rodoviário de que a AML é Autoridade de Transporte.

Requerimento n.º 84-XIII (4ª) – EI

1. Evolução da procura e respostas necessárias.

O serviço 333 dos TST tinha dos três primeiros meses do ano (período anterior à alteração do sistema tarifário) cerca de 26mil passageiros/mês, passando a ter: 33378 passageiros em abril; 46236 passageiros em maio; 36807 passageiros em junho e 56513 passageiros em julho (dados provisórios, prestados pela OTLIS para os primeiros meses e pelo operador para o último).

As significativas variações de passageiros neste serviço vêm confirmar a instabilidade da procura e a necessária prudência na assunção de uma solução de estabilização da oferta.

A AML identificou desde os primeiros dias, quer por reclamações de utentes, quer por iniciativa do município da Moita, quer por informação do próprio operador, que a oferta disponibilizada não respondia ao crescimento da procura.

A situação verificada nesta carreira – comum a outras similares, com características de serviços diretos / rápidos, que utilizam vias rodoviárias de hierarquia superior – assumiu maior expressão desde logo porque algumas alternativas de modos de transporte, em particular, o transporte fluvial, atravessavam um período de supressão

significativa de serviços, por insuficiência de frota e conflitos laborais nas respetivas empresas.

Tendo presente que estes serviços se realizam em vias rodoviárias de hierarquia superior, com velocidades comerciais maiores, os mesmos têm que utilizar frotas só de lugares sentados, o que limita a possibilidade de por mero ajustamento e reorganização da frota do operador, poder transferir veículos de serviços urbano/interurbanos para estes serviços rápidos/diretos (veículos transporte passageiros apenas sentados).

Chama-se a atenção para que a principal solução preconizada pelo Regulamento do sistema tarifário, face aos constrangimentos de contratualização, em tempo, de serviços pela Autoridade de Transportes, era precisamente a do ajustamento e reorganização de serviços, compensados pela possibilidade de captação de mais validações.

Imediatamente após a identificação do problema de défice de oferta face à procura, a AML procurou garantir que a TST reforçaria e ajustaria a oferta.

No entanto, este operador – ao contrário do que aconteceu com outros em situação similar – considerou que a possibilidade (que só está prevista para o caso de haver um saldo positivo de validações para o respetivo operador, e não por carreira a carreira) desta compensação por validações, nos termos previstos, não supria os aumentos de custos que o reforço deste serviço representava (com autocarros diferenciados e que tinha anteriormente uma receita por títulos significativamente mais caros), pelo que colocou à AML a necessidade do pagamento direto deste reforço. Sublinha-se que o reforço destes serviços é atualmente uma opção do operador e os montantes não se enquadram no “ajuste direto” do Código do Procedimento Administrativo.

Após diversas interações com o operador no sentido de avaliação de soluções alternativas e de possíveis ajustamentos a serviços da TST, e após a obtenção de alguma informação sobre a real adesão aos novos títulos de transporte, a AML reafirmou a sua intenção de revisão dos mecanismos de repartição de receitas no sentido de corresponder aos custos acrescidos dos operadores – que se verificaram para a generalidade dos operadores – em virtude do significativo aumento da procura – decorrente da obrigação de serviço público de imposição tarifária –, condição que a TST aceitou para iniciar o reforço de oferta nesta carreira, bem como da 435.

Tendo presente as alterações significativas da procura nesta carreira, este reforço foi definido pelo operador em função da sua capacidade e da sua avaliação das necessidades, ficando condicionado a uma monitorização permanente da procura no sentido de poder ser reduzido se a flutuação da procura o justificar.

2. Avaliação efetuada pela AML

A intervenção a AML, enquanto Autoridade de Transportes, assumiu desde logo diversas prioridades, que foram aliás vertidas, no essencial, nas conclusões da 1ª Cimeira das Áreas Metropolitanas realizada em março de 2018, e das quais se destacam: a alteração do sistema tarifário com redução significativa do preço ao utente; o reforço significativo da oferta; a criação de um sistema de bilhética integrado próprio da AML que se desenvolverá para uma plataforma integradora de serviços e sistemas inteligentes de transportes (IST) e numa ótica do conceito de “mobilidade como um serviço” (MaaS); e a definição das prioridades de novos serviços de transporte de elevada capacidade e em sítio próprio.

Em particular, para além da alteração ao sistema tarifário já concretizada, a AML encontra-se já em na fase de conclusão dos trabalhos de definição da futura rede e níveis de serviços de transporte rodoviário de passageiros, estabelecidos em estreita articulação com todos os municípios que a integram, que irá submeter a concurso e que constituirá a oferta futura de serviços na região.

É intenção da AML que a rede a submeter a concurso represente um significativo reforço da oferta, que se aponta para cerca de mais 40% do que a oferta existente em 2019 (que no essencial corresponde à rede atual), coincidindo assim com as premissas expostos no preambulo no sentido do reforço dos níveis de serviço, e com as quais a AML está absolutamente e empenhadamente comprometida.

Importa, no entanto, ter presente que o serviço de transporte rodoviário atualmente é o que resulta da iniciativa do operador e não a de um procedimento concursal. E que, naturalmente, a combinação destas opções – tarifária e níveis de serviço – constitui um muito significativo esforço financeiro e uma alteração profunda e mesmo de inversão do que foram as opções públicas relativas aos transportes implementadas nas últimas décadas.

Reafirmando a convicção de que o tarifário e os níveis de serviço são duas das variáveis mais determinantes para o aumento de procura dos transportes públicos, sublinha-se que alguns dos tempos de espera apontados como desejáveis, de imediato, para este serviço corresponderiam a níveis equivalentes ou mesmo melhores do que a oferta disponível em serviços tipicamente com frequências superiores como o próprio metropolitano ou o ferroviário.

Como foi já referido, estes primeiros 4 meses do sistema tarifário, apresentando níveis muito significativos de aumento de procura e utilização dos transportes públicos, patenteiam ainda uma instabilidade significativa das opções de deslocação – entre outras, pelas razões já explanadas associadas aos diferentes períodos de férias, mas também pelas restrições de capacidade de resposta e supressão de serviços dos modos estruturantes (como o ferroviário e o fluvial) e por motivos de conflituosidade laboral –, que não permitem ainda estabilizar os níveis de oferta em todos os serviços, como é o caso em concreto do serviço 333 da TST.

3. Plano da AML sobre alterações aos serviços

Reconhecendo-se as limitações imediatas da determinação de serviços por parte da Autoridade de Transportes, a AML prepara o procedimento concursal assumindo um crescimento significativo da oferta – em cerca de 40%, conforme já referido – e, entre outras, um conjunto de responsabilidades e ferramentas de planeamento, fiscalização, informação ao público, gestão do sistema de bilhética que a dotarão de competências e capacidade de decisão e intervenção sobre os serviços de transporte e soluções de mobilidade.

No entanto, de imediato, a AML encontra-se a proceder a uma avaliação dos dados reais do novo tarifário e a equacionar ajustamentos ao sistema de repartição de receitas e de forma a garantir que os operadores sejam recompensados por custos de aumento de oferta que respondam à procura decorrente das alterações tarifárias, garantindo o objetivo exposto no considerando g. (que não considerava ainda este tipo de custos).


A AML está já a promover novas reuniões com diversos operadores, incluindo os TST, sobre os quais existem mais custos associados pela necessidade de reforço de serviços (incluindo as especificidades como a do tipo de frota a afetar), no sentido de definir

informação objetiva sobre esses aumentos de oferta, e soluções de repartição de receitas que possam compensar a iniciativa própria e soluções articuladas com a própria AML de forma a corresponder não só às necessidades das populações, mas também à promoção de uma mobilidade sustentável.

As soluções de repartição de receitas a aprovar assumirão a forma de alteração ao Regulamento n.º 278-A/2019, de 27 de março, da AML.

Com os melhores cumprimentos,

O Primeiro Secretário Metropolitano



06-09-2019

Carlos Humberto de Carvalho

Sérgio Pinheiro

P—13