



Projeto
2873_Rel v.03

Estudo para a Instalação da Autoridade Regional de Mobilidade e Transportes na Região de Aveiro

TiS

MOVIMENTO INTELIGENTE

Índice

1. BREVE ENQUADRAMENTO.....	1
2. IMPLEMENTAÇÃO DA FASE 1 DO RJSPTP	2
2.1. Assunção de competências e articulação entre autoridades de transportes	2
2.1.1. Contexto do RJSPTP	2
2.1.2. Abrangência territorial das carreiras que servem a CIRA	4
2.1.3. Proposta de desenho de distribuição de competências municipais e intermunicipais e formas de articulação institucional	21
2.2. Início do processo de capacitação interna	25
2.3. Celebração dos contratos interadministrativos entre autoridades	26
2.4. Validação de informação prestada pelos operadores de transportes no SIGGESC	27
2.4.1. Breve enquadramento	27
2.4.2. Validação da informação prestada pelos operadores de transporte baseada na informação disponível nas autarquias	27
2.4.3. Validação da informação prestada pelos operadores de transporte baseada nos levantamentos de campo	37
2.5. Emissão de autorizações provisórias	37
3. DEFINIÇÃO DA AUTORIDADE REGIONAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES	38
3.1. Um pouco de passado para contextualizar o presente	38
3.2. Abordagem faseada	40
3.3. Desenho da distribuição de competências, estrutura organizativa e capacitação das equipas ..	41
3.3.1. Fase 1: Implementação da 1.ª fase do RJSPTP	41
3.3.2. Fase 2: Implementação da 2.ª fase do RJSPTP	44
3.3.3. Fase 3: Assunção de competências adicionais propostas no PIMTRA	49
3.4. Modelo de financiamento da equipa técnica de apoio à ARMT e proposta de repartição dos custos	51
3.4.1. Receitas das Autoridades de Transporte	51
3.4.2. Custos de estruturação e capacitação da ARMT no curto prazo	53
3.4.3. Balanço dos Encargos e proposta para a sua distribuição	55
3.5. Modelo de comunicação com as autarquias	57
4. PRÓXIMOS PASSOS.....	58

Abreviaturas

AM	Área Metropolitana
ARMT	Autoridade Regional de Mobilidade e Transportes
CIRA	Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro
CIM	Comunidade Intermunicipal
CM	Câmara Municipal
IMT	Instituto da Mobilidade e Transportes
RJSPTP	Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros
SIGGES	Sistema de Informação de Gestão de Carreiras

1. Breve Enquadramento

O presente documento apresenta as principais conclusões do **Estudo para a Instalação da Autoridade Regional de Mobilidade e Transportes na Região de Aveiro**, e tem como objetivo enquadrar os passos necessários ao desenvolvimento das seguintes tarefas:

- Apoio à implementação da 1.^a fase do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (doravante designado de RJSPTP) por parte da CIRA e dos municípios;
- Definição do enquadramento de criação da Autoridade Regional de Mobilidade e Transportes, doravante designada de ARMT;

Com efeito, o novo enquadramento legal definido pela Lei 52/2015 estabelece que as novas autoridades de transporte se devem capacitar, de modo a adquirir as competências técnicas necessárias para assegurarem, de modo pleno, as competências que lhes são instruídas. Para tal, é necessário proceder ao desenho da distribuição das competências e dos processos de articulação vertical e horizontal, definir a estrutura organizativa e definir a adequada capacitação das equipas.

Simultaneamente, ao processo de criação da estrutura técnica de apoio à criação da ARMT, é necessário estabelecer o enquadramento para a implementação da 1.^a fase do RJSPTP, o que passa por desenvolver as seguintes tarefas: i) apoio à definição da estratégia da CIRA, ii) apoio ao processo de definição dos contratos interadministrativos e de delegação de competências dos municípios na CIRA, iii) apoio à etapa de validação da informação do SIGGESC e, iv) apoio ao processo de emissão das autorizações provisórias.

O desenvolvimento destas etapas ocorreu em simultâneo, e implicou a produção de alguns documentos complementares que são anexos a este documento; sempre que tal ocorre, é remetida a referência para os documentos respetivos.

2. Implementação da Fase 1 do RJSPTP

Inicialmente prevista terminar a 30 de junho, a implementação da 1.ª fase do RJSPTP foi alargada até ao final de 2016, uma vez que o IMT elaborou uma autorização provisória global até 31 de dezembro de 2016. Esta fase implica o desenvolvimento das seguintes tarefas:

- Assunção de competências e articulação entre autoridades de transportes;
- Início do processo de capacitação interna;
- Celebração dos contratos interadministrativos entre autoridades;
- Validação de informação prestada pelos operadores de transportes;
- Emissão de autorizações provisórias.

Esta fase do projeto está já a decorrer e tem sido desenvolvida em conjunto pelas equipas consultora, da CIRA e das autarquias. Nos pontos seguintes, procura-se refletir sobre as decisões que é necessário tomar em cada uma destas tarefas e quem são as entidades responsáveis pela decisão e sua execução.

2.1. Assunção de competências e articulação entre autoridades de transportes

2.1.1. Contexto do RJSPTP

O RJSPTP procede à concretização da descentralização administrativa de acordo com o Regime Jurídico e Financeiro das Autarquias Locais e Entidades Municipais (Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro) determinando para o efeito, os seguintes âmbitos de competência:

Tabela 1 - Autoridades de Transporte e respetivo âmbito de competência

Autoridade de Transportes	Âmbito de competência
Municípios	Competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros que se desenvolvem maioritariamente dentro do território do município.
Comunidades Intermunicipais	São as autoridades competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvem integral ou maioritariamente no seu território (ou seja, que servem dois ou mais concelhos que integram essa comunidade), cabendo também às comunidades intermunicipais coordenarem-

Autoridade de Transportes	Âmbito de competência
	se entre si, com vista à organização dos serviços inter-regionais (ou seja, que extravasam os limites da CIM)
Estado	Assume a competência supletiva dos serviços rodoviários que não se integrem nas situações anteriores (serviços de âmbito nacional), bem como a competência dos serviços de transporte rodoviário internacional e expresso, dos serviços ferroviários pesados (CP e Fertagus), dos Metros de Lisboa, Porto, Margem Sul e Mondego e dos Transportes Urbanos de Lisboa (Carris, Transtejo, Soflusa) e do Porto (STCP).

Nos casos em que uma carreira atravessa mais do que uma CIM/AM é necessário decidir qual destas se irá assumir como autoridade de transportes responsável, sugerindo-se para tal, a consideração de critérios relacionados com: i) população servida; ii) extensão do percurso e, iii) número de paragens existentes em cada uma das CIM/AM.

A estas autoridades acrescem ainda a Autoridade de Mobilidade e Transportes (**AMT**), responsável pela regulação económica, supervisão e fiscalização do mercado e o Instituto de Mobilidade e Transportes (**IMT**), responsável pela regulamentação técnica, licenciamento e fiscalização da atividade.

Como é possível verificar no ponto 2.1.2 (Abrangência territorial das carreiras que servem a CIRA), na maior parte dos concelhos da CIRA coexistem serviços de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, e como tal, o planeamento e a gestão das redes implicam a articulação entre um elevado número de diferentes autoridades de transportes.

No sentido de reduzir a complexidade e tornar o sistema mais operacional, o RJSPTP prevê que as autoridades de transportes possam acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das suas competências, bem como proceder à delegação das respetivas competências em outras autoridades de transportes, designadamente através de contratos interadministrativos, totais ou parciais.

Na atual fase de transição recomenda-se que, na generalidade dos casos e sem prejuízo de avaliação, caso a caso, as competências municipais sejam assumidas sobretudo pelas CIM, essencialmente, porque:

- O esforço de capacitação das autoridades e de aprendizagem relativamente ao modelo de planeamento e gestão das redes fica concentrado numa única entidade, permitindo uma maior especialização técnica e menores custos de funcionamento;
- O número de interações entre autoridades de transporte e destas com os operadores de transporte fica substancialmente mais reduzido porque uma única autoridade gere um número mais significativo de carreiras;

- O planeamento integrado das carreiras numa lógica de rede pode trazer vantagens significativas no serviço prestado, tirando partido designadamente de uma maior articulação e integração das ofertas disponíveis;
- O âmbito territorial mais alargado tende a potenciar economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar e a promover uma compensação cruzada entre serviços mais e menos economicamente atrativos, contribuindo, deste modo, para que os custos globais de mobilidade sejam inferiores.

Nesta etapa, cada autarquia tem de decidir sobre se delega ou não as suas competências na CIRA, e em que moldes. As opções possíveis são as seguintes:

1	A autarquia assume as competências pelas carreiras de âmbito municipal, não havendo lugar à delegação de competências
2	A autarquia delega competências na CIRA, mas apenas para um conjunto de linhas ou para um determinado enquadramento geográfico ¹ . Neste caso é necessário explicitar que linhas/áreas ficam sob a responsabilidade da CIRA e da autarquia.
3	A autarquia delega competências sobre a totalidade das carreiras de âmbito municipal, passando a CIRA a assumir as responsabilidades pela gestão e planeamento da rede municipal.

→ CORRESPONDE A UMA FASE DE DECISÃO POLÍTICA.

2.1.2. Abrangência territorial das carreiras que servem a CIRA

A análise da abrangência territorial das carreiras visa a identificação do quadro geral de distribuição de competências e das necessidades de coordenação e concertação entre autoridades, seja dentro da região, seja com as autoridades de transportes vizinhas. Esta análise teve por base a informação constante do portal de acesso ao SIGGESC e a informação gráfica e alfanumérica fornecida adicionalmente pelo IMT e que resulta da base de dados do SIGGESC.

Para a classificação da **abrangência territorial das carreiras**, assumiu-se que esta era dada pela **extensão máxima dos percursos** definidos no âmbito dessa carreira. Tal implica que, por exemplo, algumas carreiras tenham sido classificadas como regionais, pese embora parte significativa da sua oferta possa ser de âmbito municipal.

Esta **metodologia minimiza a complexidade da análise** de atribuição da competência das carreiras e do processo associado à validação da oferta que é necessário efetuar. Para se ter uma ideia da

¹ Por exemplo, as carreiras de âmbito urbano podem manter-se sob a alçada da autarquia.

complexidade que poderia estar associada a uma maior desagregação da oferta refira-se que, as 110 carreiras que constam da base de dados da CIRA se desagregam em 213 percursos distintos. Acresce ainda que, como a indicação de validação no Portal do SIGGESC está desenhada por carreira, a eventual desagregação por percurso das carreiras variantes e parcelares poderia implicar a reestruturação da informação de base, o que será um aspeto a considerar numa fase posterior.

Saliente-se ainda que, numa perspetiva de delegação das competências municipais na CIRA o impacto desta metodologia é reduzido, já que passará sempre pela CIRA as decisões sobre organização da oferta de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional. Todavia, numa perspetiva de planeamento da rede e de futura contratualização da oferta, importará obter informação desagregada sobre estes serviços já que estes poderão vir a estar associados ao “caderno de encargos” dos municípios.

Tendo em conta a metodologia atrás referida e introduzindo a ressalva de que se está a considerar uma oferta que não está ainda validada, constata-se que:

- No SIGGESC (base SIG) estão carregadas **110 carreiras** registadas como servindo os municípios que definem a Região de Aveiro. Estas carreiras são realizadas por 110 percursos base, 92 carreiras parcelares e 11 variantes, num total de 213 percursos distintos (vide Tabela 2).

Tabela 2 - Número de carreiras base e variantes de percurso constantes do SIGGESC por operador

Operadores de transporte	Base (B)	Parcelares (P)	Variantes (V)	(B+P+V)/B
Auto Viação da Murtosa, Ld.ª.	4			1,0
Auto Viação de Souto, Ld.ª.	4			1,0
Auto Viação Feirense, Ld.ª.	1			1,0
Avic	2			1,0
Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	4	6		2,5
Transdev	88	84	11	2,1
União dos Transportes dos Carvalhos, Ld.ª.	7	2		1,3
Total	110	92	11	

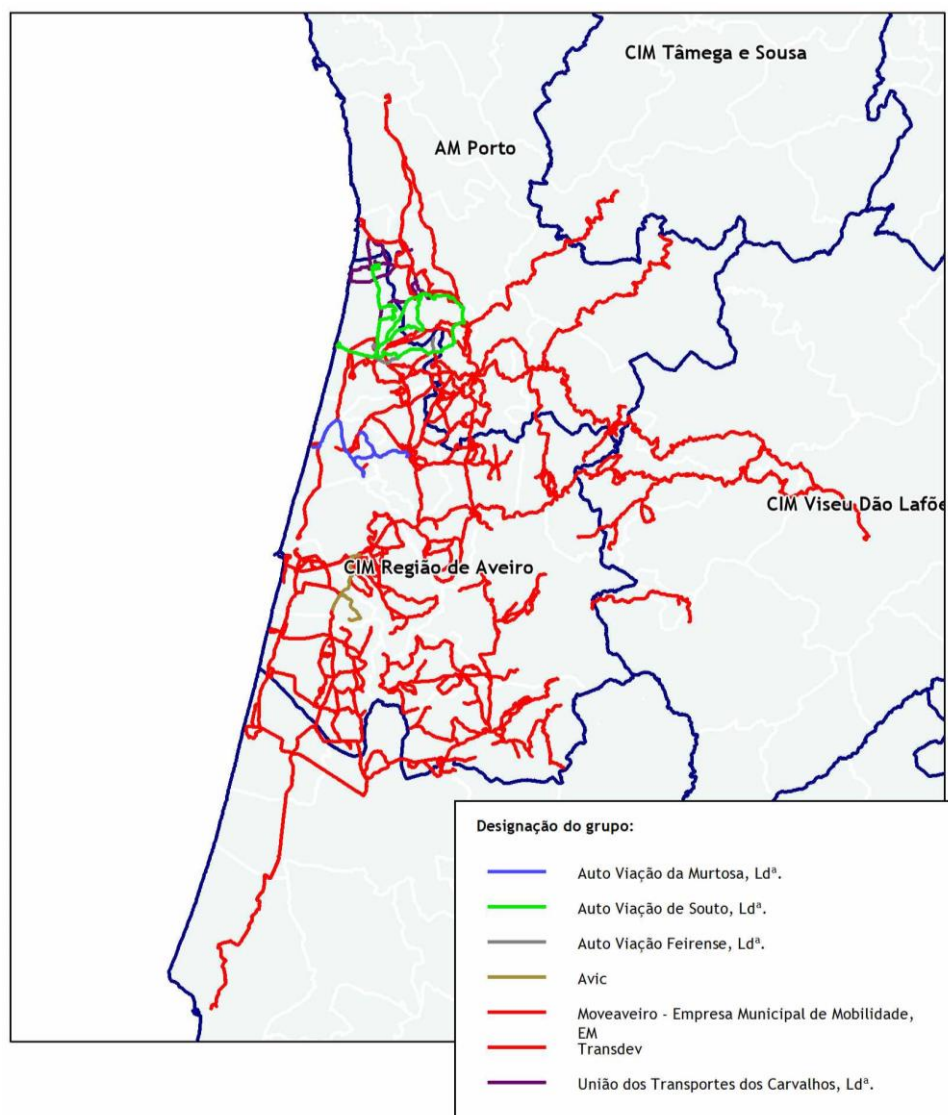
Fonte: Análise com base na informação SIG extraída do SIGGESC

- O grupo Transdev é dominante na Região de Aveiro, sendo o responsável pela operação de 84% da oferta de transporte público rodoviário (88 carreiras pertencentes às diferentes empresas do grupo² e 4 carreiras da MoveAveiro carregadas no SIGGESC³).

² Foram identificadas sete empresas, respetivamente a Rodoviária da Beira Litoral, SA (24 carreiras), António da Cruz & João Dias Neves, Ld.^a. (1 carreira), ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, SA (7 carreiras), Auto Viação Aveirense, SA (6 carreiras), Charline - Transportes, Sociedade Unipessoal, Ld.^a. (1 carreira), Joaquim Guedes, Filho & Genros, SA (4 carreiras) e CAIMA - Transportes, S.A. (45 carreiras).

³ Uma vez que apenas parte da rede da MoveAveiro está carregada no SIGGESC esta percentagem vai ainda aumentar.

Figura 1 - Carreiras carregadas no SIGGESC por grupo de operador



Fonte: com base na informação do SIGGESC

A Tabela 3 apresenta o número de carreiras por operador e por concelho; a Transdev é o operador exclusivo ou dominante em todos os concelhos, verificando-se que apenas em Aveiro, Estarreja, Ovar, Ílhavo e Murtosa são servidos por outros operadores de transporte.

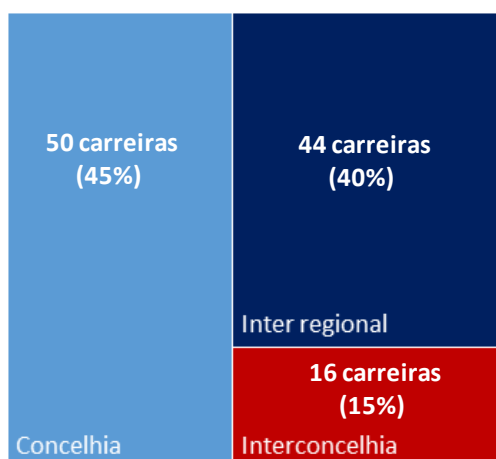
Tabela 3 - Número de carreiras por operador e por concelho

Concelhos	Auto Viação da Murtosa, Lda.	Auto Viação de Souto, Lda.	Auto Viação Feirense, Lda.	Avic	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Transdev	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.	Total
Águeda						10		10
Albergaria-a-Velha						21		21
Anadia						10		10
Aveiro				1	4	13		18
Estarreja	3					15		18
Ílhavo				2		8		10
Murtosa	4					3		7
Oliveira do Bairro						5		5
Ovar		4	1			15	7	27
Sever do Vouga						10		10
Vagos						11		11

Fonte: com base na informação do SIGGESC

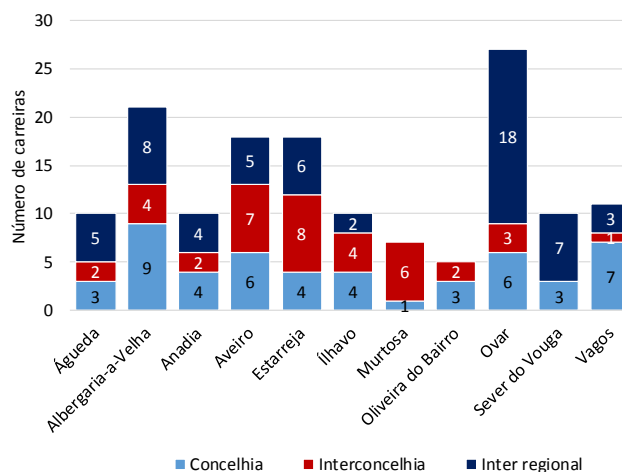
Nas figuras seguintes sistematiza-se a análise da abrangência territorial das carreiras. No primeiro gráfico, considera-se o conjunto das carreiras que servem a Região de Aveiro, e no segundo, apresenta-se a mesma análise, para cada um dos concelhos.

Figura 2 - Carreiras classificadas em função da sua abrangência territorial no conjunto da CIRA



Fonte: com base na informação do SIGGESC

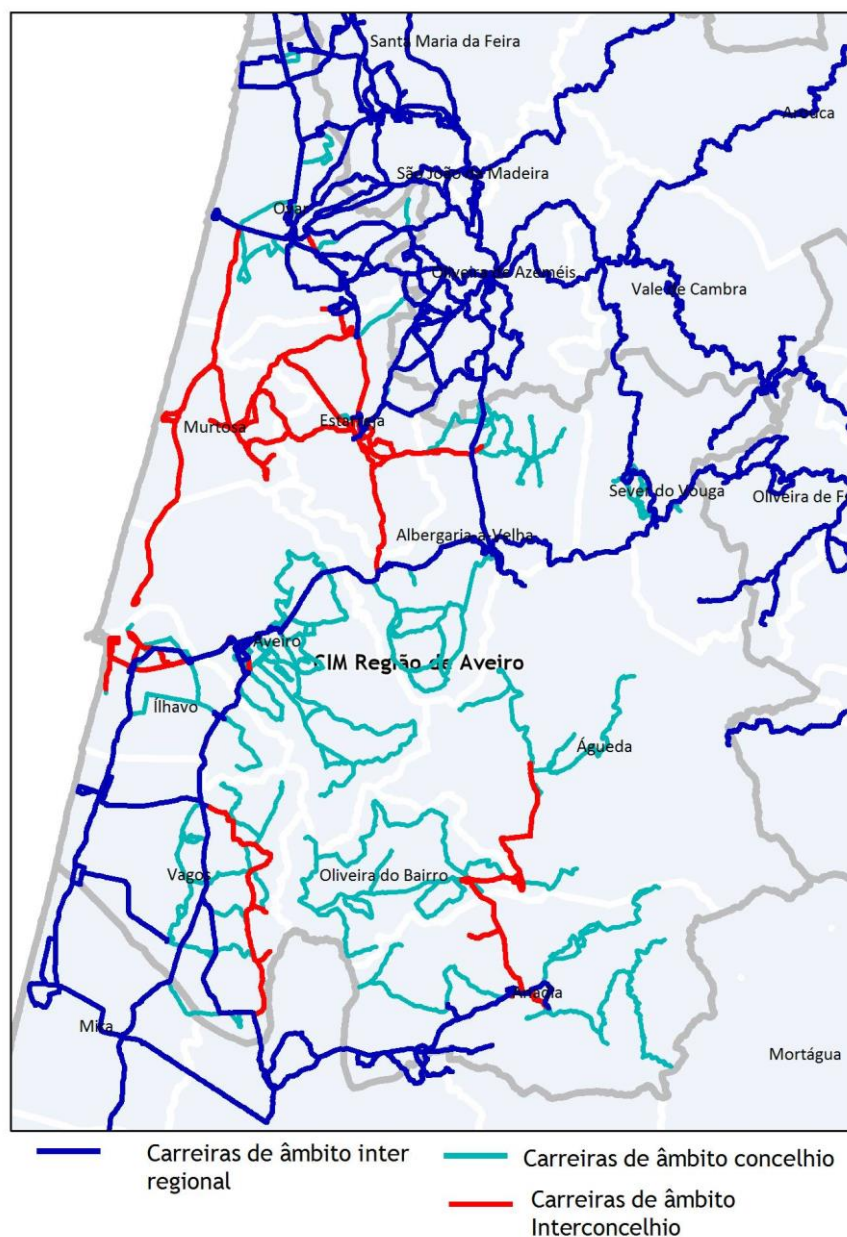
Figura 3 - Carreiras classificadas em função da sua abrangência territorial por concelho



Fonte: com base na informação do SIGGESC

Tendo em consideração o conjunto das 110 carreiras em análise, verifica-se que 50 carreiras são de âmbito concelhio, 16 carreiras são de âmbito interconcelhio e 44 carreiras são inter-regionais, o que significa que, a menos que haja delegação de competências dos municípios na CIRA, esta “apenas” é responsável por 16 carreiras interconcelhias e pela articulação com as CIM vizinhas das 44 carreiras inter-regionais.

Figura 4 - Cobertura da rede que serve a Região de Aveiro e sua abrangência territorial



Na Tabela 4 apresenta-se o conjunto de carreiras de abrangência concelhia, organizadas em função dos concelhos que servem. No caso das carreiras que servem Vagos parece existir duplicação da informação em duas das carreiras, respetivamente Calvão Colégio - Salgueiro (3 entradas), Calvão Colégio - Vagos (2 entradas), as quais foram carregadas em 2014.

Os concelhos com mais carreiras de âmbito concelhio são, respetivamente, Albergaria-a-Velha (9 carreiras) e Vagos (7 carreiras); claro que também Aveiro é um concelho onde a oferta de âmbito concelhio é importante, mas porque a oferta da MoveAveiro ainda não está carregada no SIGGESC, a sua oferta está ainda subestimada.

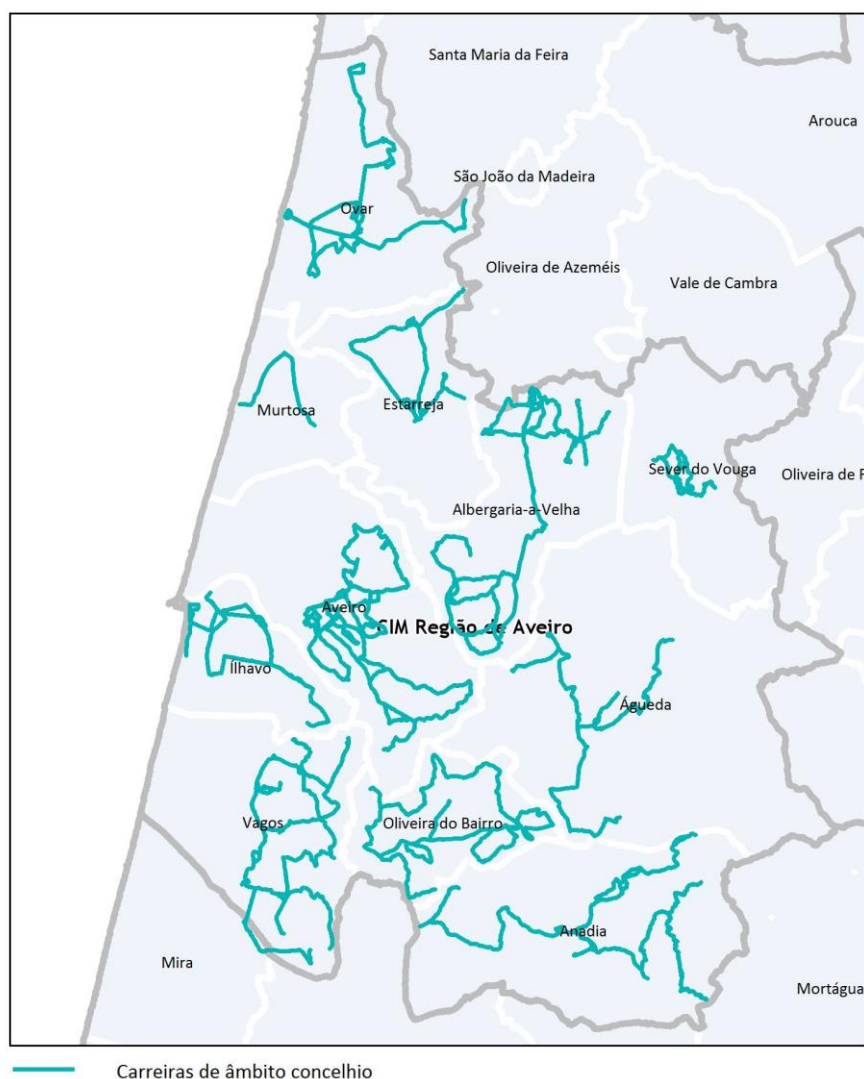
Tabela 4 - Carreiras classificadas relativamente à sua abrangência territorial: Âmbito concelhio

Id Carreira	Origem	Destino	Designação do Grupo	Data	Abrangência concelhia
12075	AGUEDA (CENTRO RODOVIARIO)	FONTINHA	Transdev	2014	Águeda
27641	A-DOS-FERREIROS DE CIMA	ÁGUEDA	Transdev	2016	Águeda
27645	AGUADA CIMA	AGUEDA	Transdev	2016	Águeda
35061	Esc. Branca	Esc. Branca	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35101	Esc. Laginhas	Esc. Nobrijo	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35103	Esc. Laginhas	Outeirinho	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35197	Fontao	Loure	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35418	Angeja	S. João de Loure	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35493	Albergaria-a-Velha	Telhadela	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35500	Albergaria-a-Velha	Alquerubim	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35589	Albergaria-a-Velha	S. João de Loure	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
35624	Albergaria-a-Velha	Vilarinho de S. Roque	Transdev	2016	Albergaria-a-Velha
12051	AMOREIRA GANDARA	ANADIA	Transdev	2014	Anadia
32146	ANADIA	PARDEEIRO	Transdev	2016	Anadia
32154	ANADIA	PARADA	Transdev	2016	Anadia
36223	ANADIA	PARDEEIRO	Transdev	2016	Anadia
12831	Estação	ISCAA	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	2014	Aveiro
12839	Mario Sacramento	Solposto	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	2014	Aveiro
12841	Vilar	Cacia	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	2014	Aveiro
12844	Quinta do Picado	Carregal	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	2014	Aveiro
35528	Aveiro	Aveiro	Transdev	2016	Aveiro
17357	AVEIRO (EST)	VERBA	Transdev	2014	Aveiro
35090	Estarreja	Santiais	Transdev	2016	Estarreja
35183	Estarreja	Estarreja	Transdev	2016	Estarreja
35386	Estarreja	Pardilhó	Transdev	2016	Estarreja
35531	Água Levada	Estarreja	Transdev	2016	Estarreja
34734	Furadouro	Ovar (Estação)	Transdev	2016	Estarreja

Id Carreira	Origem	Destino	Designação do Grupo	Data	Abrangência concelhia
13316	ILHA MO MEIO	ILHAVO	Transdev	2014	Ílhavo
13317	CAMBEIA	ILHAVO	Transdev	2014	Ílhavo
13365	COSTA NOVA -LARGO ANÇÃ	ILHAVO	Transdev	2014	Ílhavo
32360	ÍLHAVO	VALE DE ÍLHAVO	Avic	2016	Ílhavo
20281	Pardelhas	Torreira	Auto Viação da Murtosa, Lda.	2016	Murtosa
11974	BUSTOS (ABC)	OLIVEIRA BAIRRO (C.M.)	Transdev	2014	Oliveira do Bairro
11975	OLIVEIRA BAIRRO (C.M.)	BUSTOS (J.F.)	Transdev	2014	Oliveira do Bairro
11976	OLIVEIRA BAIRRO (C.M.)	QUINTA GALA (CAPELA)	Transdev	2014	Oliveira do Bairro
32202	HERDADE S. VICENTE PEREIRA	OVAR	Auto Viação Feirense, Lda.	2016	Ovar
35524	Pardala	Praia do Furadouro	Transdev	2016	Ovar
35597	Ovar nº1	Ovar nº2	Transdev	2016	Ovar
35598	Marinha	Ovar nº1	Transdev	2016	Ovar
35984	OVAR	ESMORIZ	Auto Viação de Souto, Lda.	2016	Ovar
11962	PACO	SEVER VOUGA	Transdev	2014	Sever do Vouga
11964	SEVER VOUGA	SEVER VOUGA (PESSEGUEIRO)	Transdev	2014	Sever do Vouga
11965	SEVER VOUGA	SEVER VOUGA	Transdev	2014	Sever do Vouga
11955	CALVÃO (COLEGIO)	SALGUEIRO	Transdev	2014	Vagos
11967	CALVÃO (COLEGIO)	SALGUEIRO	Transdev	2014	Vagos
11971	CALVÃO (COLEGIO)	VAGOS	Transdev	2014	Vagos
11972	CALVÃO (COLEGIO)	CHOUSA	Transdev	2014	Vagos
11973	CALVÃO (COLEGIO)	COVAO LOBO	Transdev	2014	Vagos
12048	CALVÃO (COLEGIO)	VAGOS	Transdev	2014	Vagos
31762	CALVAO (colegio)	SALGUEIRO	Transdev	2016	Vagos

Fonte: com base na informação do SIGGESC

Figura 5 - Cobertura territorial das carreiras de âmbito concelhio



Na Tabela 5 apresenta-se a lista de carreiras interconcelhias que estão diretamente sob a responsabilidade da CIRA. Correspondem a carreiras que servem entre 2 a 4 concelhos da Região, o que implica uma forte articulação da CIRA com as autarquias dos concelhos servidos. Como tal, a minuta do contrato interadministrativo procura garantir a adequada articulação entre a CIRA e os municípios, sempre que é necessário proceder a alguma alteração da oferta.

Tabela 5 - Carreiras classificadas relativamente à sua abrangência territorial: Âmbito interconcelhia

Id Carreira	Origem	Destino	Designação do Grupo	Data
11897	AGUEDA (CENTRO RODOVIÁRIO)	ANADIA	Transdev	2014
12012	AGUEDA (CENTRO RODOVIÁRIO)	FOGUEIRA	Transdev	2014
13315	AVEIRO (EST)	COSTA NOVA (Larg A Anca)	Transdev	2014
13354	AVEIRO (EST) - PRAIA DA BARRA	AVEIRO (EST) - PRAIA DA BARRA	Transdev	2014
20279	Canto da Maceda	Estarreja	Auto Viação da Murtosa, Lda.	2015
20280	Estarreja	Torreira	Auto Viação da Murtosa, Lda.	2015
20282	Bunheiro	Sras Rego	Auto Viação da Murtosa, Lda.	2015
31884	AVEIRO	COVÃO LOBO	Transdev	2016
32359	AVEIRO (ESTAÇÃO)	ÍLHAVO (CRUZAMENTO VISTA ALEGRE)	Avic	2016
35012	Estarreja	Estarreja	Transdev	2016
35059	Albergaria-a-Velha	Aveiro	Transdev	2016
35369	Branca	Estarreja	Transdev	2016
35381	Ovar	S. Jacinto	Transdev	2016
35397	Aveiro	Válega	Transdev	2016
35414	Estarreja (Estação)	Torreira (Praia)	Transdev	2016
35466	Ovar	Rego de Água	Transdev	2016

Fonte: com base na informação do SIGGESC

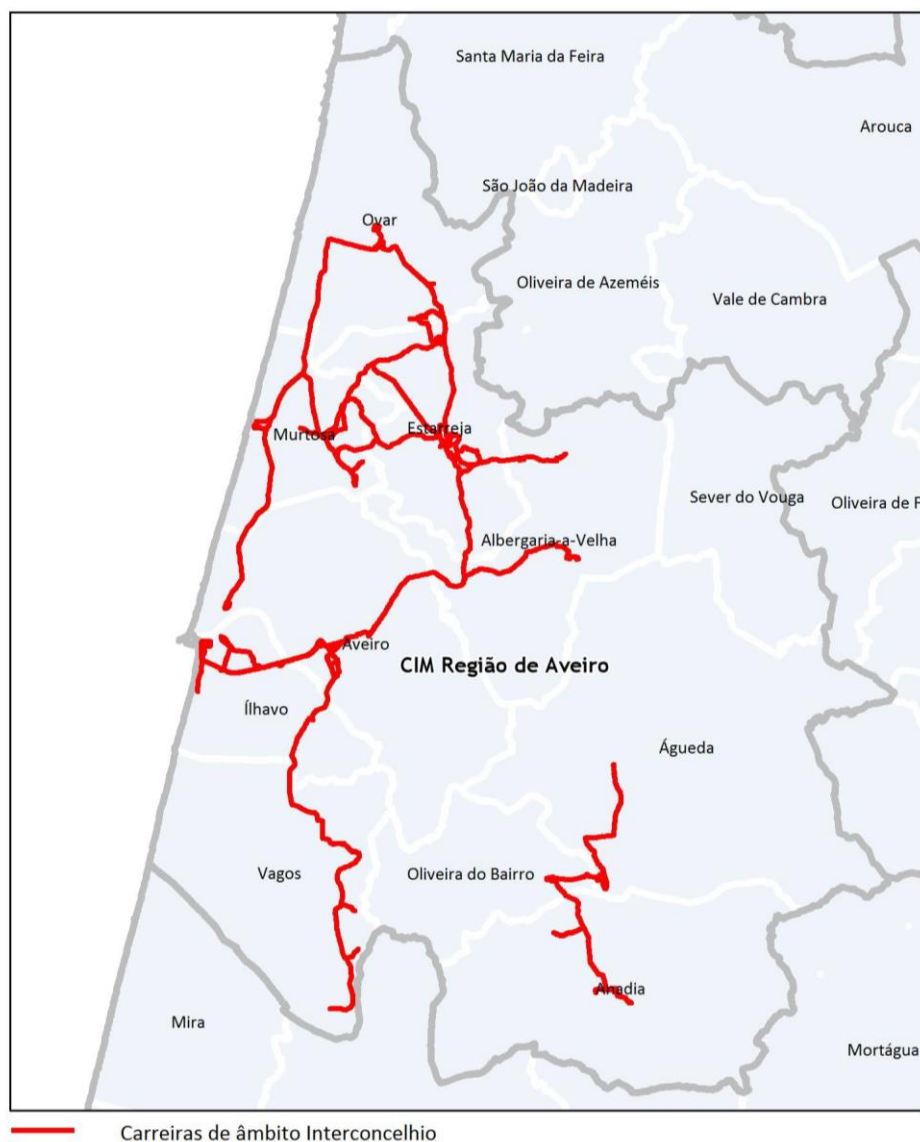
Tabela 6 - Concelhos servidos pelas carreiras interconcelhias

Id Carreira	Origem	Destino	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos
11897	AGUEDA (CENTRO RODOVIÁRIO)	ANADIA	1		1					1			
12012	AGUEDA (CENTRO RODOVIÁRIO)	FOGUEIRA	1		1					1			
13315	AVEIRO (EST)	COSTA NOVA (Larg A Anca)				1		1					
13354	AVEIRO (EST) - PRAIA DA BARRA	AVEIRO (EST) - PRAIA DA BARRA				1		1					
20279	Canto da Maceda	Estarreja					1		1				
20280	Estarreja	Torreira					1		1				
20282	Bunheiro	Sras Rego					1		1				
31884	AVEIRO	COVÃO LOBO				1		1					1
32359	AVEIRO (ESTAÇÃO)	ÍLHAVO (CRUZAMENTO VISTA ALEGRE)				1		1					

Id Carreira	Origem	Destino	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos
35012	Estarreja	Estarreja		1			1						
35059	Albergaria-a-Velha	Aveiro		1		1							
35369	Branca	Estarreja		1			1						
35381	Ovar	S. Jacinto				1			1		1		
35397	Aveiro	Válega		1		1	1				1		
35414	Estarreja (Estação)	Torreira (Praia)					1		1				
35466	Ovar	Rego de Água					1		1		1		

Fonte: com base na informação do SIGGESC

Figura 6 - Cobertura territorial das carreiras de âmbito interconcelhio



Na Tabela 7 apresentam-se as carreiras inter-regionais que atravessam o território da Região de Aveiro. Para cada uma são identificados os concelhos servidos e as AM/CIM com que se relacionam. A Tabela 8 sistematiza os concelhos que são servidos por carreiras das restantes CIM/AM vizinhas, de modo a facilitar o processo de identificação de quais as autarquias a consultar, sempre que existem interações com as autoridades regionais de transporte vizinhas.

No conjunto, a CIRA terá de se articular com as seguintes Autoridades de Transportes:

- Com a **Área Metropolitana do Porto (AMP)**, já que existem 32 carreiras que servem simultaneamente, a AMP e a CIRA. Uma parte significativa destas carreiras promove a ligação ao concelho de Ovar (18 carreiras), e em menor grau, a Estarreja (6 carreiras) e a Albergaria-a-Velha (6 carreiras), mas são vários os concelhos servidos por esta oferta;
- Com a **Região de Coimbra**. Existem 6 carreiras para as quais é necessário articular a delegação de competências. Estas carreiras promovem a ligação aos concelhos de Anadia, Aveiro, Ílhavo e Vagos;
- Com a **CIM de Viseu, Dão Lafões** são partilhadas 6 carreiras, as quais servem os concelhos de Águeda, Albergaria-a-Velha e Sever do Vouga;
- Finalmente, existe uma carreira que é partilhada com a **CIM do Tâmega e Sousa (CIM-TM)**, a qual serve os concelhos de Albergaria-a-Velha e Aveiro na CIRA, Castelo de Paiva na CIM-TM e 4 concelhos da AMP.

A CIRA já iniciou o processo de definição das competências com a AMP e com a CIM de Viseu Dão-Lafões. Caso seja entendido como interessante pela CIRA, a equipa consultora poderá avaliar as carreiras que ainda faltam decidir relativamente à CIM que estas devem depender.

Na próxima etapa do estudo propõe-se avaliar cada uma destas carreiras, de modo a aconselhar a CIRA sobre qual a assunção de competências mais lógica, numa perspetiva de cobertura do percurso, das paragens e da população servida em cada caso. Para as carreiras que forem integradas no âmbito de competências de outros AM/CIM é fundamental garantir que, se asseguram os interesses dos municípios da CIRA por estas servidos, e isso deve ser acautelado em sede do contrato interadministrativo que será celebrado entre a CIRA e as AM/CIM vizinhas.

Tabela 7 - Carreiras de âmbito inter-regional, concelhos da CIRA servidos por estas e CIM /AM com as quais estabelecem ligações (e concelhos nestas)

Id da Carreira	Origem	Destino	Designação do Grupo	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos	AMP	Região de Coimbra	Tâmega e Sousa	Viseu-Dão-Lafões
11977	HORTA	CURIA	Transdev			1										2		
11978	POUTENA	VILARINHO BAIRRO	Transdev			1										1		
12576	BOLHO	ILHAVO	Transdev			1			1					1		1		
12577	PRAIA MIRA	VAGOS	Transdev											1		1		
12584	ANADIA	PRAIA DE MIRA	Transdev			1										2		
13355	AVEIRO (EST) - PRAIA MIRA	AVEIRO (EST) - PRAIA MIRA	Transdev				1		1					1		1		

Id da Carreira	Origem	Destino	Designação do Grupo	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos	AMP	Região de Coimbra	Tâmega e Sousa	Viseu-Dão-Lafões
16637	Ovar	Válega	Transdev									1			1			
29179	ALBERGARIA-A-VELHA	VESEU	Transdev	1	1								1					4
29203	LAMEIRAS	VESEU	Transdev					1		1		1	1		1			4
29804	SERNADA DO VOUGA	VESEU	Transdev	1	1								1					4
30170	OLIVEIRA DE FRADES	TALHADAS	Transdev										1					2
32242	Espinho	Vila da Feira	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1			2			
33151	Lagoinha	Praia Esmoriz	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1	1		2			
33410	Espinho	Ovar	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1			1			
33411	Barrinha Esmoriz	Espinho	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1			1			
33412	Esmoriz Escola	Praia Esmoriz	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1			1			
34597	Espinho	Ovar	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1			1			
34732	Adães	Estarreja	Transdev					1							1			
34739	Lameiras	Porto	Transdev										1		6			
35037	Espinho	Sernada	Transdev	1	1										4			
35107	Loureiro	Loureiro	Transdev					1							1			
35108	Felgueira	Loureiro	Transdev					1							1			
35187	Ovar	Ovar	Transdev					1				1			1			
35191	Oliveira de Azeméis	Ovar	Transdev									1			1			
35355	Furadouro	S. João da Madeira	Transdev									1			3			
35359	Oliveira de Azeméis	Santo Amaro	Transdev					1							1			
35462	Oliveira de Azeméis	Ovar	Transdev									1			1			
35480	Ovar	Souto da Feira	Transdev									1			1			
35484	Aveiro	Vale de Cambra	Transdev		1		1								2			
35543	OAZ	Ovar(Esc.Sec.)p /VPereira	Transdev									1			1			
35558	Aveiro	Castelo de Paiva	Transdev		1		1								4		1	
35576	Ovar	S. João da Madeira	Transdev									1			2			
35580	Albergaria-a-Velha	Porto	Transdev		1										5			
35602	Estarreja	Oliveira de Azeméis	Transdev					1				1			2			
35622	Aveiro	Espionca	Transdev		1		1								3			

Id da Carreira	Origem	Destino	Designação do Grupo	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos	AMP	Região de Coimbra	Tâmega e Sousa	Viseu-Dão-Lafões
35976	FURADOURO	FEIRA	Auto Viação de Souto, Lda.									1			1			
36378	AGUEDA	CARAMULO	Transdev	1														2
36380	AVEIRO (EST)	FIGUEIRA FOZ	Transdev				1		1					1		3		
33155	Arada Igreja	Espinho	União dos Transportes dos Carvalhos, Lda.									1						
35365	Aveiro	Vale Cambra	Transdev	1	1		1						1					
35470	Paraduça	Vale de Cambra	Transdev										1					
35977	FURADOURO	SÃO JOÃO DA MADEIRA	Auto Viação de Souto, Lda.									1						
35988	FURADOURO	SÃO JOÃO DA MADEIRA	Auto Viação de Souto, Lda.									1						
36380	AVEIRO (EST)	FIGUEIRA FOZ	Transdev				1		1					1				

Fonte: com base na informação do SIGGESC

Tabela 8 - Identificação dos concelhos que são servidos pelas carreiras inter-regionais

AM/CIM	Águeda	Albergaria-a-Velha	Anadia	Aveiro	Estarreja	Ílhavo	Murtosa	Oliveira do Bairro	Ovar	Sever do Vouga	Vagos
AMP	2	6		4	6				18	4	
Região de Coimbra			4	2		3					4
Tâmega e Sousa		1		1							
Viseu-Dão-Lafões	4	2								4	
Total	6	8	4	6	6	3			18	7	4

Fonte: com base na informação do SIGGESC

Figura 7 - Cobertura territorial das carreiras de âmbito inter-regional



2.1.3. Proposta de desenho de distribuição de competências municipais e intermunicipais e formas de articulação institucional

Tendo em conta a abrangência territorial e as necessidades de capacitação das autoridades para desenvolver as tarefas / competências envolvidas, bem como os potenciais ganhos quer ao nível da eficiência de funcionamento do sistema de transportes, quer em termos económico-financeiros, propõe-se nesta fase que:

1. Nos municípios que **não dispõem de redes de transportes urbanos é recomendável a delegação de competências na CIRA**. Do ponto de vista da articulação institucional é recomendado que os atos administrativos relativos a esta oferta (isto é, autorização provisória, ajuste das condições de exploração, ...) possam ser baseados em sugestões dos municípios e/ou em sugestões dos operadores ou da CIRA. Nos dois últimos casos, as propostas de alteração devem ser sujeitas a parecer vinculativo por parte do município envolvido. Necessariamente, que se o ajuste das condições de exploração incorrer em custos adicionais, os mesmos serão assumidos pelo município em questão;
2. No âmbito das **competências municipais, deverão permanecer os serviços de transportes urbanos existentes**. Esta opção decorre do facto de existir nestes municípios uma prática de organização e gestão destes serviços que, no imediato, dificilmente será acomodada pela CIRA com ganhos de eficiência⁴. Deverão, todavia, ficar acordados procedimentos de troca de informação e consulta (designadamente, caso existam alterações de oferta com impactos noutros serviços), podendo ainda vir a considerar-se como conveniente o estudo/avaliação das vantagens ou inconvenientes de integração destes serviços num contrato mais vasto a nível regional e/ou de considerar uma posterior delegação destas competências na CIRA;
3. De igual modo os serviços de transporte escolar prestados e/ou contratualizados pelos municípios que não abranjam carreiras públicas concessionadas deverão permanecer, nesta fase, sob a tutela municipal. Caberá assim a cada município a identificação destas necessidades de transporte escolar, a sua organização, gestão/contratualização e financiamento, sendo que, no sentido de assegurar a coerência global da rede, a CIRA deverá providenciar toda a informação ao seu dispor que possa apoiar o desenho destes serviços e deverá ser informada e consultada sobre as ofertas a promover neste âmbito a nível municipal⁵. No entanto, atendendo

⁴ Não sendo antecipável que o corpo técnico que assegura a organização e gestão destes serviços a nível municipal transite para a CIM (tanto mais que, muito provavelmente, se tratam de técnicos que asseguram outras funções ao nível da autarquia) e mesmo que se admita o reforço da capacitação da técnica da CIRA para assegurar as novas competências, a estrutura técnica da CIRA não terá a experiência acumulada existente a nível municipal e provavelmente será reduzida para as outras tarefas que lhe serão acometidas. Por outro lado, e especialmente no que se refere aos serviços de transportes urbano, a especificidade do serviço é facilmente diferenciável dos restantes serviços de transporte público.

⁵ Com a concentração desta informação na CIRA será possível ter um melhor conhecimento das necessidades dos municípios a este nível e, no âmbito das suas competências de planeamento e organização da rede, estudar e promover soluções mais económicas que se traduzam na melhoria dos serviços providenciados. Por motivos análogos aos apresentados no ponto 3, considera-se que, no imediato, não é vantajoso a delegação das competências associadas a estes serviços na CIRA.

às sinergias entre as outras redes e o transporte escolar, estes são os serviços que mais rapidamente deverão migrar para uma lógica integrada;

4. No que se refere a **carreiras e serviços de âmbito intermunicipal** que se desenvolvem maioritariamente no seu território, a CIRA deverá assumir inteiramente as suas competências, procedendo:
 - À afinação da oferta a assumir junto do IMT e à obtenção de informação adicional necessária à execução das suas competências (e.g. validade dos alvarás associados a estas carreiras e recomendações técnicas). Neste âmbito importa ainda acordar mecanismos de reporte/consulta por parte da CIRA em relação a decisões / alterações de oferta associadas aos serviços que permanecerão sobre a tutela do Estado, designadamente os serviços de âmbito ferroviário que servem a região;
 - À validação da oferta prestada pelos operadores com o apoio dos municípios e à emissão das autorizações provisórias necessárias à manutenção da estabilidade do serviço e avaliação das necessidades de proceder a ajustes à oferta, sejam elas desencadeadas pelos operadores ou pelos municípios;
 - Ao supervisionamento e fiscalização da atividade dos operadores, quer em termos de execução da oferta autorizada, quer de reporte de informação essencial à monitorização do sistema;
 - Ao desenvolvimento e promoção dos estudos necessários à posterior contratualização dos serviços de transporte público, designadamente inquéritos à mobilidade, planeamento da rede, determinação das obrigações de serviço público, regime tarifário e formas de financiamento, identificação de necessidades de investimento, etc...;
 - No exercício das suas competências a CIRA deve promover a sã cooperação institucional, informando e solicitando o parecer prévio dos municípios mais diretamente envolvidos em relação às decisões a tomar, pugnando sempre pela eficiência funcional e equilíbrio económico-financeiro do sistema de transportes regional no seu todo;
5. Em relação às **carreiras inter-regionais**, a CIRA deverá articular com as outras CIM (e/ou eventualmente, com IMT), a melhor forma de concertação com vista à repartição de responsabilidades e competências, tendo em vista não só a fase imediata de validação da oferta e emissão das necessárias autorizações provisórias, como, posteriormente, com vista à promoção e contratualização dos serviços de transportes que asseguram as deslocações, quer intra-regionais como supra-regionais.

À partida, admite-se que será mais operacional estabelecer um esquema de procedimentos análogos aos definidos para os níveis municipal e intermunicipal, onde se reparte a competência das carreiras em função do território que é servido de modo dominante, tendo em consideração critérios de procura potencial, extensão do percurso ou número de paragens. De notar ainda que, em relação a esta oferta, caso não seja possível estabelecer um acordo entre CIMs, o IMT assumirá estas competências, devendo, neste caso, ser estabelecidos

protocolos que assegurem a defesa dos interesses da região, quer em termos da obtenção da informação importante para a organização e planeamento da rede, quer no que se refere a eventuais necessidades de ajuste da oferta e/ou da existência de incumprimento face à oferta programada.

6. Por último, é de referir que a estratégia de estruturação das competências e articulação das autoridades locais, agora proposta, pode vir a ser alterada/afinada posteriormente. Com efeito, com uma maior informação sobre a rede, poderá (deverá) eventualmente assumir-se uma repartição mais fina das competências associadas às carreiras que servem a região, tendo por base a procura e a oferta que lhes está associada⁶.

Na Figura 8 sistematiza-se a proposta de distribuição de competências e de articulação institucional.

⁶ Relembra-se que a análise efetuada tem em conta o conjunto de serviços realizados por uma carreira, sendo que em muitas situações, a oferta é prestada através de serviços parcelares e variantes, os quais posteriormente poderão vir a ser desagregados.

Figura 8 - Síntese das propostas de distribuição de competências e de articulação institucional

1. Proposta de desenho da distribuição de competências

Municípios com Redes Urbanas Contratualizadas:

- **Assumem os Serviços Urbanos**
- **Poderão assumir ou delegar** na CIRA serviços de **âmbito municipal**
 - **A favor da delegação:** concentração das tarefas inerentes à gestão das autorizações provisórias, evita desmultiplicação das interações e promove uma visão de conjunto
 - **Contra:** Existência de estruturas já associadas ao planeamento e gestão dos transportes

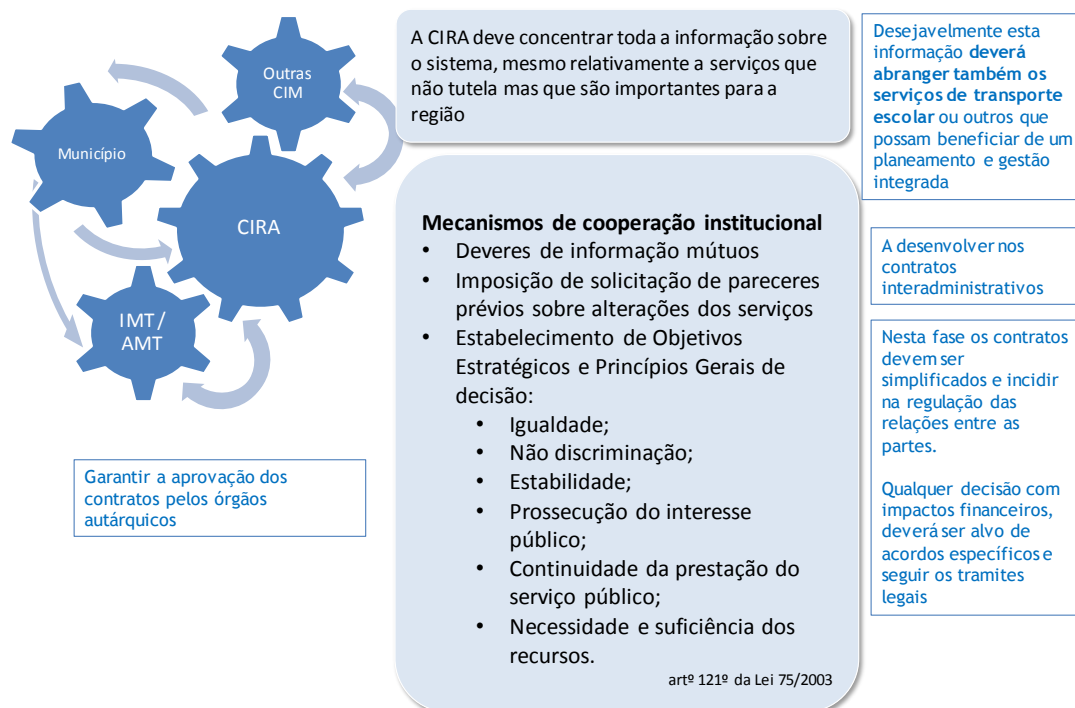
Outros Municípios:

- Delegam os serviços de âmbito municipal na CIRA

CIRA:

- Assume os serviços de âmbito regional (competência CIM)
- Assume a competência delegada pelos Municípios
- Articula com outras CIM ou Estado / IMT em relação a Serviços Supra-regionais

2. Formas de Articulação institucional e desenho dos contratos interadministrativos



2.2. Início do processo de capacitação interna

De acordo com o RJSPTP constituem **atribuições das autoridades de transportes**, a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros.

Nesta fase inicial do processo é fundamental garantir que a equipa técnica da CIRA e das autarquias se familiariza com o conteúdo do RJSPTP e que compreende de modo integrado as implicações das decisões que são tomadas neste processo.

A capacitação das equipas está em curso considerando três tipos de ações:

Tabela 9 - Ações de capacitação

Ações de capacitação	Breve descrição	Ocorrência
Ações de formação	Nas quais são apresentados os principais conceitos e sistematizadas os passos que devem ser desenvolvidos pelas autarquias e pela CIRA em cada fase.	Formação aos Presidentes de Câmara Formação às equipas técnicas das CMs

Ações de esclarecimento	Serão realizadas periodicamente sempre que seja necessário assumir opções estruturantes	Ação de esclarecimento 1 (já realizada) Ação de esclarecimento 2 (a agendar em setembro) Ação de esclarecimento <i>n</i> (...)
Esclarecimentos pontuais	Realizados sempre que as equipas da CIRA e das autarquias sintam necessidade.	(Sempre que solicitado)

Sobre esta fase:

Esta etapa está a ser desenvolvida pela equipa da CIRA e das autarquias, com o apoio da equipa consultora. A fase de validação formal das carreiras implicará, nalguns casos, o reforço das equipas que irão realizar o levantamento de campo sobre a exatidão da localização das paragens e correção dos percursos e dos horários.

2.3. Celebração dos contratos interadministrativos entre autoridades

Os contratos interadministrativos estabelecem as regras relativas à articulação, delegação e partilha de competências entre as autoridades de transporte; nesta etapa será necessário prever a elaboração de dois contratos interadministrativos-tipo, respetivamente:

- Contrato interadministrativo a celebrar entre cada uma das autarquias e a CIRA;
- Contrato interadministrativo a celebrar entre CIM/AM servidas por carreiras inter-regionais.

Estão a ser desenvolvidas minutas tipo para estas duas tipologias de contrato, as quais podem ser adaptadas em função dos interesses individuais das partes envolvidas. Estas minutas têm de ser validadas pelas equipas jurídicas da CIRA e das autarquias.

Sobre esta fase:

- A minuta de contrato interadministrativo a celebrar pelas autarquias foi já entregue à CIRA estando a ser analisada pelas equipas jurídicas das Autoridades de Transportes.
- A minuta de contrato interadministrativo a celebrar com outras CIM será entregue até ao final do mês de setembro.

2.4. Validação de informação prestada pelos operadores de transportes no SIGGESC

2.4.1. Breve enquadramento

O processo de validação da informação prestada pelos operadores de transporte na plataforma do SIGGESC está em curso, e tem sido uma das componentes mais críticas desta fase de transição.

Tendo em consideração que esta etapa do estudo ocorreu durante o período de férias escolares e que o IMT emitiu uma autorização provisória até ao final do ano de 2016 ficou decidido proceder à validação da informação em duas fases: uma primeira, baseada na informação disponível nas autarquias e, uma segunda, que pressupõe a validação das paragens, percursos e horários com base em levantamentos de campo, os quais serão realizados durante o período de aulas.

A primeira etapa está concluída e foi realizada em conjunto pelas equipas da CIRA e das autarquias, com o apoio da equipa consultora.

Relativamente à segunda etapa do processo, será necessário recorrer a um reforço das equipas que irão realizar o trabalho de levantamento de campo, mas este reforço é pontual e contido no tempo e pode ser assumido por um ou dois técnicos de cada autarquia.

Nesta fase já existe matéria para ser possível encetar o processo de concertação com os operadores de transporte, sendo recomendável que este seja desenvolvido pela CIRA, já com poderes de delegação de competências, como forma de agilizar o diálogo com os operadores e o IMT.

Em seguida descreve-se o ponto de situação relativo à preparação destas duas etapas de validação.

2.4.2. Validação da informação prestada pelos operadores de transporte baseada na informação disponível nas autarquias

A CIRA e os municípios que a constituem deram já os primeiros passos do processo de validação das carreiras carregadas pelos operadores de transporte no SIGGESC, tendo sido decidido abordar esta questão de modo faseado e assente numa metodologia estruturada, de modo a aproveitar tanto quanto possível o trabalho já desenvolvido por cada uma das Autoridades de Transportes.

Com efeito, na sequência da reunião realizada a 27 de junho de 2016 (ação de esclarecimento) foi possível verificar que:

- O nível de conhecimento da oferta de transportes coletivos e a familiaridade com o SIGGESC é distinta entre autarquias;
- Era desejável encontrar uma matriz comum de avaliação que permitisse à CIRA e a cada um dos municípios perceber o seu grau de conhecimento da oferta e estabelecer uma primeira

base de trabalho para apoiar a retoma do diálogo com os operadores de transporte rodoviário que servem a Região de Aveiro.

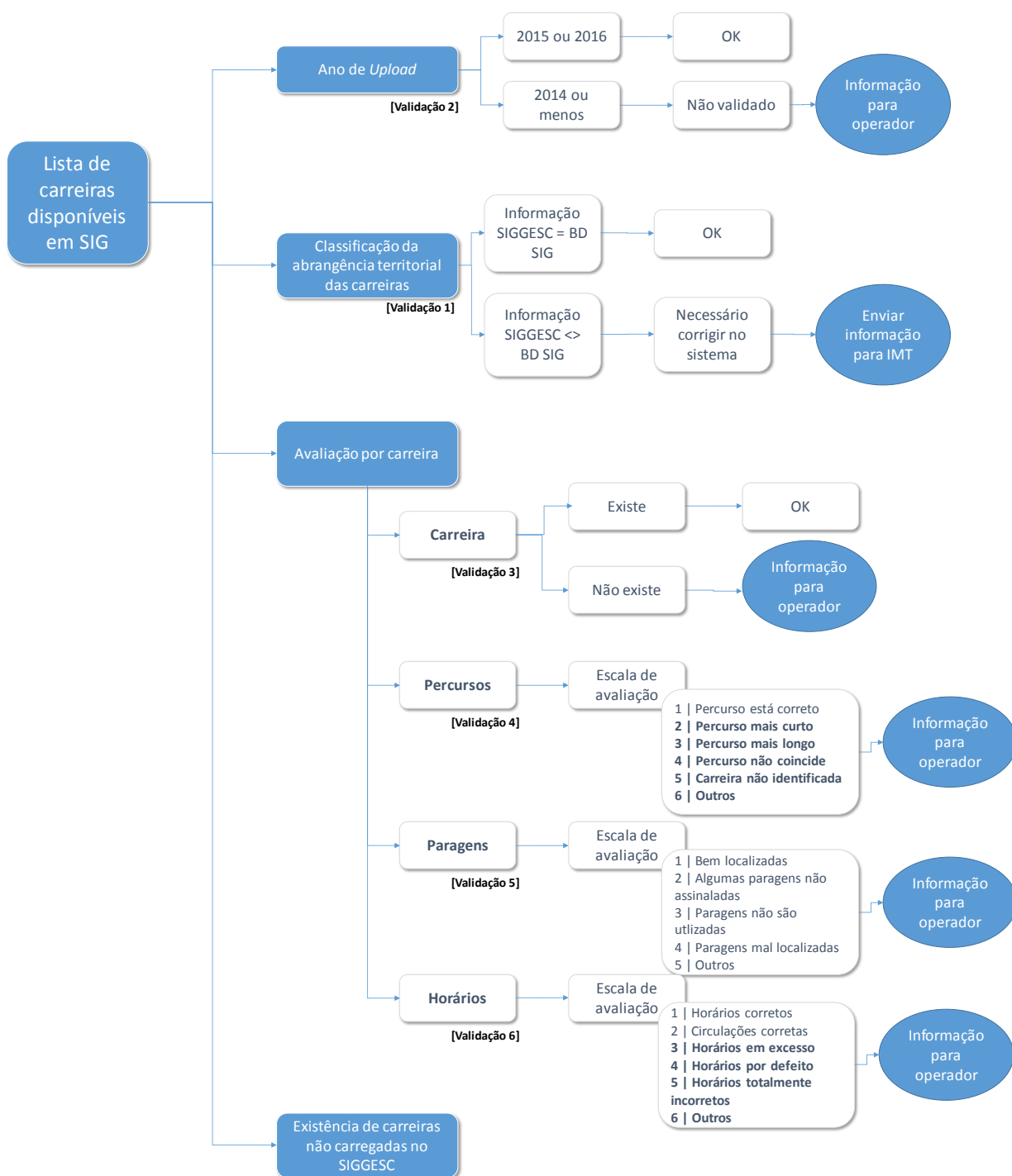
Nessa reunião ficou decidido que no âmbito deste projeto seria desenvolvido um ficheiro de Excel com uma estrutura uniformizada, no qual cada AT pudesse avaliar as carreiras de âmbito municipal e intermunicipal. A avaliação das carreiras inter-regionais será considerada numa fase posterior. Este exercício contou com a participação de praticamente todos os municípios.

O *template* de Excel permite ter em consideração os seguintes critérios:

- Ano de *Upload*: o IMT considera válidas as carreiras cujo ano de carregamento na base de dados é 2015 ou 2016. Todas as carreiras anteriores a 2015 são consideradas inválidas porque se encontram desatualizadas;
- Avaliação da abrangência territorial das carreiras: nalguns casos, a classificação da abrangência territorial das carreiras realizada pelo IMT não está correta;
- Avaliação das carreiras no que respeita às seguintes dimensões: i) existência de carreira; ii) percursos, iii) paragens e iv) horários.
- Identificação de carreiras que não estão carregadas na base do SIGGESC.

A Figura 9 apresenta um resumo da análise que foi realizada.

Figura 9 - Metodologia adotada no processo de validação da informação carregada no SIGGESC, tendo como a informação disponível nas autarquias



Em seguida, apresentam-se os principais resultados desta avaliação, os quais permitem:

- por um lado, fundamentar o pedido de alterações ao IMT relativamente às carreiras que é necessário validar e,
- por outro lado, iniciar o processo de diálogo e convergência no processo de carregamento da informação no SIGGESC por parte dos operadores de transportes.

Relativamente ao critério de validação, **Data de Upload das carreiras no sistema do SIGGESC**, verifica-se que:

- **36** das carreiras foram carregadas no sistema em 2015 ou 2016 (59% das 61 das carreiras em análise), o que permite considerar que estas passam neste critério de avaliação.
- **25** das carreiras foram carregadas em 2014 e, como tal têm de ser atualizadas no SIGGESC pelos operadores. A maior parte destas carreiras são da responsabilidade da Rodoviária da Beira Litoral, SA (grupo Transdev), como é possível constatar da análise da Tabela 10.

Tabela 10 - Avaliação das carreiras carregadas no SIGGESC no que respeita ao critério “data de Upload”

Operadores	Datas de <i>upload</i> anteriores a 2015	Datas de <i>upload</i> estão corretas	TOTAL
Rodoviária da Beira Litoral, SA	15	6	21
António da Cruz & João Dias Neves, Ld. ^a .	1		1
Auto Viação Aveirense, SA	5		5
Auto Viação da Murtosa, Ld. ^a .		3	3
Alfredo Farreca Rodrigues, Ld. ^a .		2	2
CAIMA - Transportes, S.A.		23	22
Auto Viação de Souto, Ld. ^a .		1	1
ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, SA		1	1
Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	4		4
TOTAL	25	36	61
	41%	59%	

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

A Tabela 11 apresenta a lista de carreiras para as quais será necessário atualizar a data de upload no SIGGESC. Para uma mais fácil identificação dos lotes de carreiras que têm de ser tratados com os operadores, optou-se por organizar esta lista em função do grupo de transportes e do operador de transportes.

Tabela 11 - Avaliação das carreiras para as quais é necessário atualizar a data de *upload*

Id Carreira	DesigGrupo	Designação do Operador	Origem	Destino	Classifica Carreiras
12831	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Estação	ISCAA	Aveiro
12839	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Mario Sacramento	Solposto	Aveiro
12841	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Vilar	Cacia	Aveiro
12844	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM	Quinta do Picado	Carregal	Aveiro
12012	Transdev	António da Cruz & João Dias Neves, Ldª.	AGUEDA (CENTRO RODOVIARIO)	FOGUEIRA	Inter Concelhia
13315	Transdev	Auto Viação Aveirense, SA	AVEIRO (EST)	COSTA NOVA (Larg A Anca)	Inter Concelhia
13316	Transdev	Auto Viação Aveirense, SA	ILHA MO MEIO	ILHAVO	Ílhavo
13317	Transdev	Auto Viação Aveirense, SA	CAMBEIA	ILHAVO	Ílhavo
13354	Transdev	Auto Viação Aveirense, SA	AVEIRO (EST) - PRAIA DA BARRA	AVEIRO (EST) - PRAIA DA BARRA	Inter Concelhia
13355	Transdev	Auto Viação Aveirense, SA	AVEIRO (EST) - PRAIA MIRA	AVEIRO (EST) - PRAIA MIRA	Inter Regional
13365	Transdev	Auto Viação Aveirense, SA	COSTA NOVA -LARGO ANÇÃ	ILHAVO	Ílhavo
16637	Transdev	Charline - Transportes, Sociedade Unipessoal, Ldª.	Ovar	Válega	Inter Regional
12576	Transdev	ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, SA	BOLHO	ILHAVO	Inter Regional
12577	Transdev	ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, SA	PRAIA MIRA	VAGOS	Inter Regional
12584	Transdev	ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, SA	ANADIA	PRAIA DE MIRA	Inter Regional
11897	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	AGUEDA (CENTRO RODOVIARIO)	ANADIA	Inter Concelhia
11955	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	CALVÃO (COLEGIO)	SALGUEIRO	Vagos
11962	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	PACO	SEVER VOUGA	Sever do Vouga
11964	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	SEVER VOUGA	SEVER VOUGA (PESSEGUEIRO)	Sever do Vouga
11965	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	SEVER VOUGA	SEVER VOUGA	Sever do Vouga
11967	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	CALVÃO (COLEGIO)	SALGUEIRO	Vagos
11971	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	CALVÃO (COLEGIO)	VAGOS	Vagos
11972	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	CALVÃO (COLEGIO)	CHOUSA	Vagos
11973	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	CALVÃO (COLEGIO)	COVAO LOBO	Vagos
11974	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	BUSTOS (ABC)	OLIVEIRA BAIRRO (C.M.)	Oliveira do Bairro
11975	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	OLIVEIRA BAIRRO (C.M.)	BUSTOS (J.F.)	Oliveira do Bairro
11976	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	OLIVEIRA BAIRRO (C.M.)	QUINTA GALA (CAPELA)	Oliveira do Bairro
11977	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	HORTA	CURIA	Inter Regional

Id Carreira	DesigGrupo	Designação do Operador	Origem	Destino	Classifica Carreiras
11978	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	POUTENA	VILARINHO BAIRRO	Inter Regional
12048	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	CALVÃO (COLEGIO)	VAGOS	Vagos
12051	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	AMOREIRA GANDARA	ANADIA	Anadia
12075	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	AGUEDA (CENTRO RODOVIARIO)	FONTINHA	Águeda
17357	Transdev	Rodoviária da Beira Litoral, SA	AVEIRO (EST)	VERBA	Aveiro

Relativamente ao critério de validação “Carreiras não carregadas no SIGGESC” foi possível identificar 14 carreiras que não estão carregadas no SIGGESC, as quais estão identificadas na Tabela 12.

Tabela 12 - Carreiras não carregadas no SIGGESC e que são realizadas atualmente

Designação do Operador	Designação do Grupo	Origem	Destino	Horário / Percurso disponível no portal	CM que identifica a lacuna
Rodoviária da Beira Litoral, SA.	Transdev	Águeda	Águeda	N	Águeda
Rodoviária da Beira Litoral, SA.	Transdev	Águeda	Urgueira	N	Águeda
Auto-viação Aveirense	Transdev	Gafanha do Carmo	Ílhavo	6001	Ílhavo
Auto Viação da Murtosa, Lda.	Auto Viação da Murtosa,	Pardelhas	Torreira	20281	Murtosa
Auto Viação da Murtosa	Auto Viação da Murtosa	Bunheiro	Escola (PAMF)	N	Murtosa
	Transdev	Parada	Sever do Vouga	N	Sever do Vouga
	Transdev	Catives	Sever do Vouga	N	Sever do Vouga
	Transdev	Seixo	Sever do Vouga	N	Sever do Vouga
	Transdev	Macida	Sever do Vouga	N	Sever do Vouga
	Transdev	Romezal	Sever do Vouga	N	Sever do Vouga
Urb Aveiro - Transdev	Transdev	Eixo	Aveiro	N	Aveiro
Urb Aveiro - Transdev	Transdev	Nariz	Aveiro	N	Aveiro
Urb Aveiro - Transdev	Transdev	Cacia	Aveiro	N	Aveiro
Urb Aveiro - Transdev	Transdev	Quintãs	Aveiro	N	Aveiro

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

Sobre a avaliação das carreiras não carregadas no SIGGESC importa referir que:

- 4 carreiras são linhas urbanas de Aveiro. Inicialmente estas não tinham de ser carregadas, mas agora devem passar a estar incluídas no SIGGESC. Estas carreiras fazem parte da rede concessionada recentemente e, por isso, uma vez carregadas podem ser validadas pela Câmara Municipal de Aveiro;
- 5 carreiras são linhas municipais em Sever do Vouga e são operadas pelo operador Transdev;
- 12 das carreiras existentes e não carregadas no SIGGESC são do grupo Transdev;
- 2 das carreiras têm descrição no SIGGESC, mas não são acessíveis para validação (Auto Viação da Murtosa e Auto-Viação Aveirense).

Com o critério de validação “**Existência de carreira**” está a procurar-se avaliar se as autarquias identificam a oferta como sendo efetivamente realizada. Uma vez que as carreiras que não cumprem o critério da data de *upload* podem ser carreiras que entretanto deixaram de ser realizadas, optou-se por analisar este parâmetro de avaliação separando as carreiras em função da data de *upload* (vide Tabela 13).

Tabela 13 - Avaliação das carreiras que são reconhecidas como existentes

Operadores	Datas de <i>upload</i> incorreta			Data de <i>upload</i> correta		
	Existe	Não Existe	Sem informação	Existe	Não Existe	Sem informação
Rodoviária da Beira Litoral, SA	8		7	4		2
António da Cruz & João Dias Neves, Ld ^a .		1				
Auto Viação Aveirense, SA	1		4			
Auto Viação da Murtosa, Ld ^a .				2	1	
Alfredo Farreca Rodrigues, Ld ^a .				1		1
CAIMA - Transportes, S.A.				14	3	6
Auto Viação de Souto, Ld ^a .				1		
ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, SA						1
Moveaveiro - Empresa Municipal de Mobilidade, EM			4			
TOTAL	9	1	15	22	4	10

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

No total, os municípios e a CIRA identificaram 31 carreiras para as quais existem evidências da sua existência, mas destas, 9 carreiras não cumprem a data de *upload*, uma vez que correspondem a carreiras carregadas anteriormente a 2015.

Para 25 carreiras, as autarquias e a CIRA não possuem informação suficiente que lhes permita identificar se existe ou não a carreira que está descrita no SIGGESC, o que significa que na próxima

fase de validação de carreiras, será necessário investir significativamente no reforço da informação que se conhece sobre estas carreiras. Importe referir que 15 das carreiras para as quais a informação é insuficiente foram carregadas no SIGGESC antes de 2015 e, que por isso necessitam de ser atualizadas ou dadas como inativas no sistema, caso já não sejam realizadas.

Existem ainda 5 carreiras identificadas como não existentes (vide Tabela 14), respetivamente:

- 1 carreira do operador António da Cruz & João Dias Neves, Ld.^a. cujo carregamento é anterior a 2015 e por isso, pode ter sido extinta em anos anteriores;
- 1 carreira da Auto Viação da Murtosa, Lda.^a e,
- 3 carreiras da Caima - Transportes, Lda.^a.

Tabela 14 - Carreiras identificadas como sendo não realizadas pelos operadores

Id Carreira	Designação	Designação do operador	Data	Designação do Grupo	Classifica Carreiras: Base SIGGESC
12012	Águeda (centro rodoviário) - Fogueira	António da Cruz & João Dias Neves, Ld. ^a .	2014	Transdev	Inter Municipal
20282	Bunheiro - Sras Rego	Auto Viação da Murtosa, Lda. ^a .	2015	Auto Viação da Murtosa, Lda. ^a .	Inter Municipal
35369	Branca - Estarreja	CAIMA - Transportes, S.A.	2016	Transdev	Inter Municipal
35386	Estarreja (Est.) - Pardilhó	CAIMA - Transportes, S.A.	2016	Transdev	Municipal
35531	Água Levada - Estarreja	CAIMA - Transportes, S.A.	2016	Transdev	Municipal

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

Para avaliar o critério “**correção do percurso da carreira**” foi solicitado às equipas que avaliassem as carreiras, tendo em consideração as opções de classificação apresentadas na Tabela 15. A análise destes resultados permite verificar que apenas foi possível ter uma análise informada para 50% das carreiras, já que, para as restantes não existe informação suficiente. Como nota positiva verifica-se que, em cerca de 30% das carreiras, o percurso está marcado corretamente.

Tabela 15 - Avaliação das carreiras face à “correção dos percursos”

Avaliação correção dos percursos	# Carreiras	# Carreiras para validar
1 Percurso está correto	18	15
2 Percurso mais curto	1	
3 Percurso mais longo	2	1
4 Percurso não coincide	6	3
5 Carreira não identificada	1	1
6 Outros	2	2

Avaliação correção dos percursos	# Carreiras	# Carreiras para validar
7 Sem informação	12	9
	19	5
TOTAL	61	36

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

Foi também solicitado às equipas das autarquias / CIRA para avaliar a correção da informação carregada no SIGGESC relativamente ao critério “**localização das paragens**”, tendo em consideração a escala de avaliação constante na Tabela 16.

A informação sobre este indicador é ainda muito escassa, verificando-se que, para um conjunto muito significativo de carreiras, a informação que as autarquias / CIRA dispõem não permite avaliar se as paragens estão marcadas corretamente.

Tabela 16 - Avaliação do critério “Localização das paragens”

Avaliação correção das paragens	# Carreiras	# Carreiras com data de upload correta
1 Bem localizadas	4	1
2 Algumas paragens não assinaladas	12	8
3 Paragens não são utilizadas	2	1
4 Paragens mal localizadas	1	
5 Outros	2	2
6 Sem informação	12	10
Sem resposta	28	14
TOTAL	61	36

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

Finalmente, foi também avaliado o nível de conhecimento das autarquias / CIRA relativamente à “**correção dos horários**” carregados no SIGGESC, sendo possível constatar que para este critério o nível de desconhecimento é quase total.

Tabela 17 - Avaliação do critério “Localização das paragens”

Avaliação correção dos horários	# Carreiras	# Carreiras para validar
1 Horários corretos	2	2
2 Circulações corretas	2	
3 Horários em excesso		
4 Horários por defeito		
5 Horários totalmente incorretos	1	1
6 Outros	10	10
7 Sem informação	15	9
	31	14
TOTAL	61	36

Fonte: Informação disponibilizada pelas CMs e CIRA

Esta análise preliminar permite confirmar o reduzido nível de conhecimento que as autarquias e a CIRA possuem sobre a oferta de transportes públicos, sendo essencial proceder a levantamentos de campo complementares que permitam confirmar a informação carregada no SIGGESC.

Apesar da escassez de informação, considera-se que este exercício foi útil para identificar os aspetos que devem ser revistos pelos operadores de transportes desde já. Nesta fase já existe informação suficiente que justifique retomar o processo de diálogo com estes; nomeadamente, é necessário solicitar aos operadores que:

- atualizem a informação das carreiras carregadas em anos anteriores a 2015; caso contrário estas não poderão ser validadas. Estão nesta situação 25 carreiras;
- carreguem as carreiras que foram identificadas como sendo realizadas pelas autarquias e pela CIRA e que não estão carregadas no SIGGESC. Estão nesta situação 14 carreiras;
- forneçam informação (horários e espinhas de percurso) sobre as carreiras que as autarquias / CIRA não conseguem identificar como existentes e para as quais a informação sobre horários, percursos e paragens é insuficiente.

Ainda que o processo de delegação de competências das autarquias na CIRA não esteja formalizado sugere-se que este processo de concertação com os operadores seja já realizado por uma entidade única, a CIRA, de modo a aumentar a eficiência e eficácia no processo.

Será também necessário solicitar ao IMT a abertura do SIGGESC aos operadores, com a identificação clara das carreiras em que será necessário introduzir alterações e as que devem ser adicionadas, de modo a ser possível garantir a atualização destas redes por parte dos operadores.

2.4.3. Validação da informação prestada pelos operadores de transporte baseada nos levantamentos de campo

Este procedimento está a ser desenvolvido pela equipa consultora, mas neste relatório ainda não é possível apresentar a abordagem preconizada para desenvolver o processo de validação baseado nos levantamentos de campo.

2.5. Emissão de autorizações provisórias

As autorizações provisórias correspondem a atos administrativos que permitem manter em exploração, a título provisório, os serviços de transporte rodoviário existentes até à conclusão de procedimentos concursais para a contratualização e que estabelecem normas de relacionamento entre os operadores e as autoridades.

Segundo o disposto no “Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras” (IMT, 2015), as autorizações provisórias devem prever como conteúdo mínimo os seguintes elementos:

- Definição dos direitos e deveres do operador de serviço público;
- Indicação da linha, conjuntos de linhas ou redes de serviços de transporte rodoviário que são abrangidos;
- Indicação dos itinerários, paragens, horários, tarifários e sistema de cobrança inerentes ao serviço autorizado;
- Indicação do prazo de vigência
- Procedimentos administrativos e outras condições necessárias à gestão dos serviços contratados (como obrigações de informação).

Estas autorizações devem prever a possibilidade de introdução de ajustamento das linhas ou redes e/ou das condições de exploração em função da procura, podendo ser considerada nesta fase, a inclusão de novos serviços, mas que terão de ser contratualizados até 2019.

O IMT elaborou uma minuta para as autorizações provisórias, que servirá de base à minuta a adotar pela CIRA e restantes autoridades de transporte (caso exista alguma autarquia que opte por assumir as suas competências municipais). Será necessário introduzir algumas alterações, de modo a explicitar melhor a informação pretendida, bem como os padrões de recolha / disponibilização da informação sobre a oferta e a procura e sobre qual deve ser o processo de partilha de responsabilidades relativamente à informação ao público.

3. Definição da Autoridade Regional de Mobilidade e Transportes

3.1. Um pouco de passado para contextualizar o presente

Em 1989, o conjunto de onze municípios envolventes à zona lagunar constituíram a Associação de Municípios da Ria (AMRia)⁷, a qual tinha, numa primeira fase, o objetivo de promoção da qualidade ambiental da Ria de Aveiro, mas posteriormente, assumiu a elaboração de projetos intermunicipais que contribuíssem para o desenvolvimento da Região nos níveis económico, social, cultural, arquitetónico e paisagístico. Entre as várias ações implementadas pela AMRia destacam-se o Plano Ria - Plano Integrado para a Resolução dos Problemas de Poluição da Ria de Aveiro, o Plano Intermunicipal de Ordenamento da Ria de Aveiro, a Agência Regional de Energia e Ambiente da Ria, a formação profissional e o Programa Aveiro Digital.

Posteriormente, em 2004, e na sequência da Lei n.º 10/2003⁸ é constituída a GAMA - Grande Área Metropolitana de Aveiro, a qual incluiu os municípios de Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Murtosa, Oliveira de Azeméis, Oliveira do Bairro, Ovar, Sever do Vouga, Vagos e Vale de Cambra, ou seja, dos 11 concelhos originais da AMRia, dá-se a entrada dos concelhos de Oliveira de Azeméis e Vale de Cambra e a saída de Mira.

Em 2008, e fruto do histórico de cooperação entre municípios foi constituída a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA)⁹, a qual engloba os atuais onze concelhos, em virtude da saída dos concelhos de Vale de Cambra e Oliveira de Azeméis e a entrada da Anadia. A maturidade da CIRA e a qualidade do trabalho desenvolvido por esta, fez com que fosse uma das duas comunidades estudadas no “Estudo-Piloto das Comunidades Intermunicipais - modelos de competências, de financiamento, de governação, de gestão e de transferência de recursos”¹⁰, no âmbito da qual foram identificadas as competências que deveriam ser assumidas por este nível da estrutura de governação, sendo que, na altura em que o estudo-piloto foi desenvolvido, as atribuições da CIRA passavam por quatro vetores de atuação principal:

- Promoção do planeamento e da gestão da estratégia de desenvolvimento económico, social e ambiental do território da CIM - eficiência hídrica de edifícios e espaços públicos;

⁷ Esta associação englobava os municípios de Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtosa, Oliveira do Bairro, Ovar, Sever do Vouga e Vagos.

⁸ Lei que estabelece a criação das áreas metropolitanas.

⁹ Esta veio a acontecer após a publicação da Lei n.º 45/2008, de 27 de agosto, relativa ao regime jurídico do associativismo municipal.

¹⁰ Direção Geral das Autarquias Locais (DGAL), 2011. Neste estudo foram estudadas a CIRA e a CIM do Alto Minho.

- Articulação dos investimentos de interesse municipal (modernização administrativa);
- Formação Intermunicipal;
- Participação na gestão do QREN.

No estudo-piloto era considerado que as CIM poderiam assumir competências relativamente aos transportes regulares locais, aos transportes escolares, e também de manutenção das infraestruturas locais.

Também o Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro (doravante designado de PIMTRA)¹¹ apontava para o reforço das competências da CIRA em matéria do planeamento e gestão da mobilidade, identificando 4 eixos fundamentais de intervenção neste domínio:

Figura 10- Eixos fundamentais de intervenção da CIRA identificadas no PIMTRA



Para cada um destes eixos fundamentais foram identificadas ações a desenvolver, as quais serão revistas e atualizadas no processo de reflexão sobre qual o modelo que a estrutura técnica de apoio à ARMT poderá adotar no curto, médio e longo prazo.

Finalmente, importa ainda destacar a revisão dos estatutos da CIRA¹² em 2014 (aprovados no final de 2013 pela Assembleia Intermunicipal), na qual foram alargadas as atribuições da comunidade em diferentes áreas nomeadamente no domínio da Mobilidade e Transportes, o que é também favorável a uma rápida implementação da ARMT.

¹¹ Este plano foi elaborado entre finais de 2011 e início de 2014.

¹² Anúncio n. 72/2014 de 20 de março de 2014, Diário da República, 2.ª série.

No contexto do enquadramento do RJSPTP, a CIRA e as autarquias são autoridades de transporte de pleno direito; no capítulo seguinte procurar-se-á refletir qual deverá ser a estrutura técnica que esta deve considerar para que seja possível assumir as atribuições estabelecidas no RJSPTP e as ações previstas no PIMTRA.

3.2. Abordagem faseada

A capacitação da equipa técnica que irá assegurar as competências da ARMT deverá ocorrer de modo gradual, primeiro, procurando responder aos desafios colocados pela 1.ª fase de implementação do RJSPTP e, posteriormente, garantindo a criação de uma estrutura que permita assegurar as competências de planeamento das infraestruturas, redes e serviços, a correspondente gestão e monitorização e os processos de informação e de divulgação, considerando-se numa primeira fase, os desafios colocados pela plena implementação do disposto no RJSPTP, e posteriormente, as sugestões identificadas no PIMTRA.

Neste contexto, propõe-se que a estrutura da ARMT considere três fases de evolução:

Tabela 18 - Abordagem faseada para a implementação da estrutura técnica de apoio à ARMT

Fases de consolidação da ARMT	Descrição	Cronograma
Fase 1	Implementação da 1.ª fase do RJSPTP	Até ao final de 2016
Fase 2a	Implementação da 2.ª fase do RJSPTP	2017 - 2018
Fase 2b	Assunção das competências de gestão da mobilidade, Informação e divulgação propostas no PIMTRA	2018 - 2019

Em seguida, tendo em consideração cada uma destas fases procurar-se-á clarificar o que é pretendido, e em que moldes devem ser desenvolvidas as seguintes vertentes: Desenho da distribuição de competências e dos processos de articulação vertical e horizontal, Criação da estrutura organizativa e Capacitação das equipas técnicas.

3.3. Desenho da distribuição de competências, estrutura organizativa e capacitação das equipas

3.3.1. Fase 1: Implementação da 1.^a fase do RJSPTP

A implementação da 1.^a fase do RJSPTP está já a decorrer e tem de estar finalizada até ao final de dezembro de 2016; esta fase do projeto tem sido desenvolvida pelas equipas técnicas da CIRA e das autarquias, com o apoio da equipa de consultores.

O volume de trabalho que é solicitado nesta fase não envolve o reforço significativo das equipas técnicas das Autoridades de Transportes (isto é, da CIRA e das autarquias), desde que as tarefas necessárias à sua concretização sejam entendidas como fazendo parte de um projeto de interesse prioritário para a Região de Aveiro.

A realização desta fase do projeto envolve sobretudo dois tipos de técnicos/competências¹³, respetivamente:

- Em **Planeamento de Transportes**, o que significa que o projeto deve ser acompanhado por técnicos conhecedores dos principais conceitos de planeamento e gestão dos transportes públicos e com capacidade para identificar e valorar as principais vantagens e desvantagens das opções disponíveis em cada momento;
- Em **Sistemas de Informação Geográfica (SIG)**, já que o sistema de carregamento de carreiras do IMT está assente numa base SIG, e é fundamental a integração geográfica na análise e planeamento das redes de transportes públicos coletivos.

Complementarmente, para algumas das etapas desta fase será necessário considerar o reforço da equipa com outras especialidades, nomeadamente para apoio jurídico e de realização dos levantamentos de campo.

A dimensão política da participação nesta fase de implementação é essencial, uma vez que algumas das decisões têm um carácter eminentemente político, destacando-se entre estas, o momento de decisão sobre a assunção de competências e de celebração dos contratos interadministrativos.

A Figura 11 apresenta esquematicamente os principais intervenientes nesta 1.^a fase de implementação do RJSPTP. Na Figura 12 sistematiza-se o nível de participação esperado para cada um dos intervenientes em cada etapa deste processo.

¹³ Se estas forem acumuladas numa única pessoa, existem vantagens significativas, mas o volume de trabalho envolvido recomenda que sejam consideradas duas pessoas.

Figura 11 - Equipas envolvidas no desenvolvimento da Fase 1 (implementação da 1.ª fase do RJSPTP)

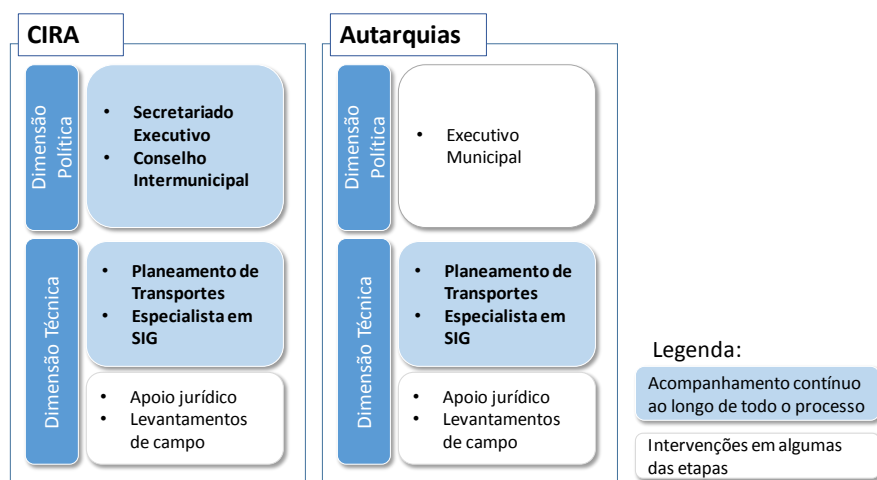


Figura 12 - Participação dos elementos das equipas políticas e técnicas nas diferentes etapas da Fase 1 (implementação da 1.ª fase do RJSPTP)

	Dimensão Política	Dimensão Técnica			
		Planeamento de Transportes	Especialista em SIG	Apoio jurídico	Levantamentos de campo
Assunção de competências	D	A	A		
Capacitação das equipas		D	D		
Celebração dos contratos interadministrativos	D	D	A	D	
Validação da informação: informação base das CMs e CIRA		D	D		
Validação da informação: com base nos levantamentos de campo		D	A		D
Validação da informação: articulação com operadores	A	D	A		
Emissão das autorizações provisórias		D	A	A	

D Participação determinante e essencial ao bom desempenho desta componente

A Apoio no desenvolvimento desta tarefa

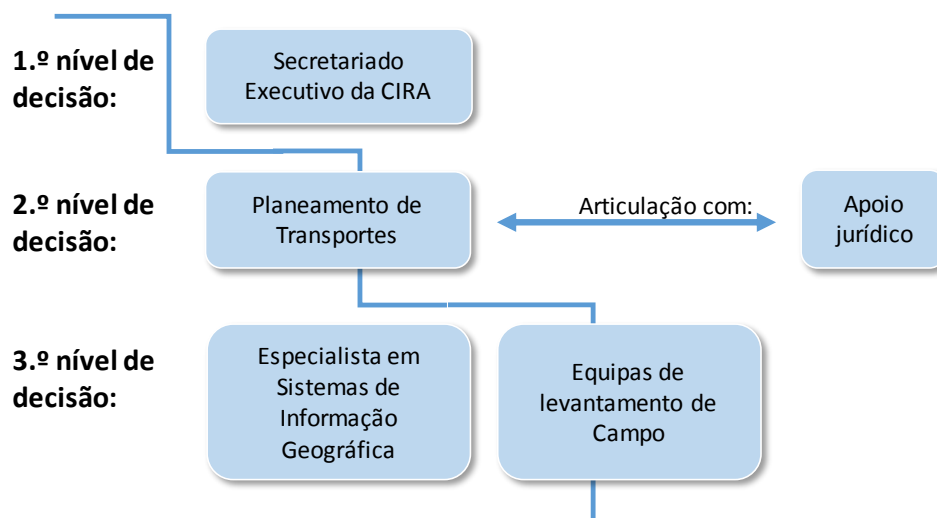
O apoio jurídico será essencial na etapa de celebração dos contratos interadministrativos, mas corresponde sobretudo a um processo de validação e alteração pontual de conteúdos, uma vez que a sugestão de minuta para estes contratos interadministrativos acompanha o presente relatório.

No caso da equipa da CIRA, o nível de comprometimento com este projeto tem naturalmente de ser mais significativo do que aquele que é esperado para as autarquias (sobretudo se, em breve, se concretizar a delegação de competências das autarquias na CIRA) e implica um maior nível de senioridade e de dedicação ao projeto, sobretudo dos especialistas em Planeamento de Transportes e em Sistemas de Informação Geográfica.

Nesse sentido é fortemente recomendável que, nesta fase de implementação, estes **dois elementos da equipa dediquem ao projeto, pelo menos, 3 dias por semana** para que seja possível garantir o bom andamento de todas as tarefas que é necessário realizar até ao final do ano. Caso tal não seja possível, recomenda-se que a equipa seja reforçada por um elemento adicional, que poderá estar a trabalhar em exclusivo nesta fase (e nas seguintes).

Para esta fase do processo de implementação do RJSPTP não se prevê a definição de uma estrutura orgânica muito formal, admitindo-se, todavia, que as relações de dependência vertical da equipa da CIRA possam ser próximas das que se apresentam na figura seguinte:

Figura 13 - Estrutura embrionária da ARMT durante a Fase 1 (implementação da 1.ª fase do RJSPTP)



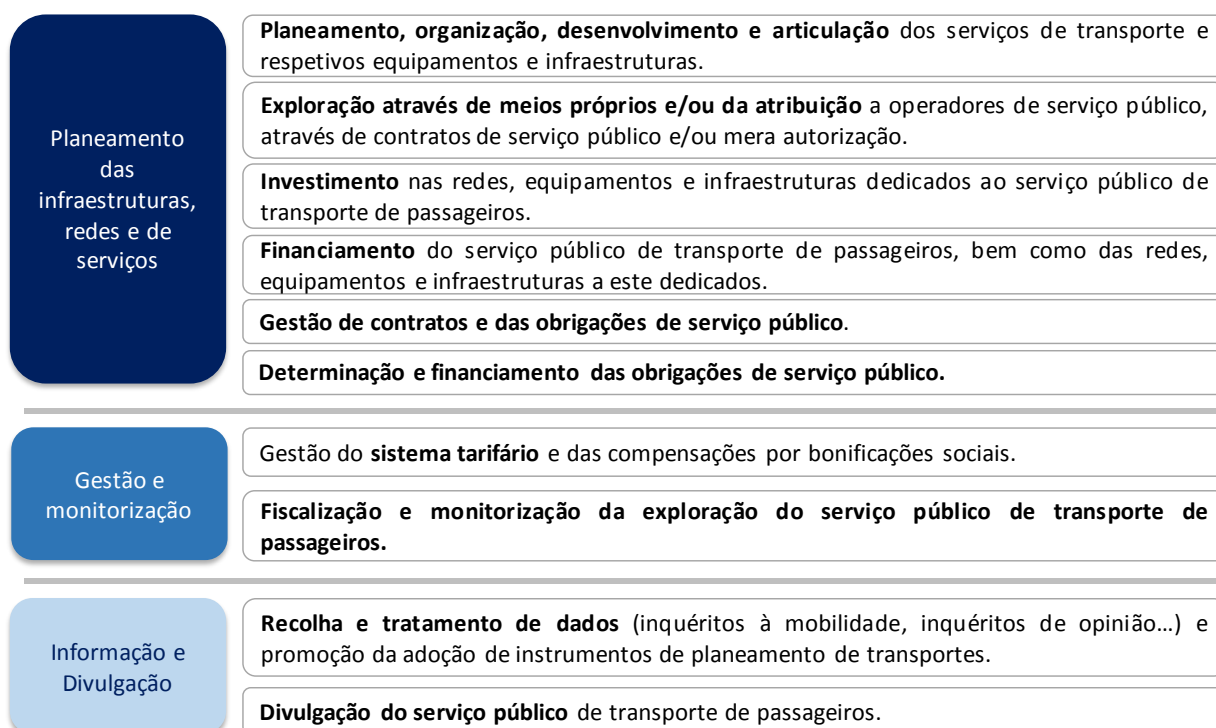
A articulação da CIRA com as autarquias que definem a Região de Aveiro deve ser realizada simultaneamente pelos especialistas em planeamento de transportes e em sistemas de informação geográfica, com a identificação clara de quem é o interlocutor principal em cada autarquia.

3.3.2. Fase 2: Implementação da 2.ª fase do RJSPTP

De acordo com o RJSPTP constituem atribuições das autoridades de transportes, a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros.

Para a prossecução das suas atribuições, as autoridades de transportes devem assegurar:

Figura 14 - Principais competências que devem ser asseguradas pelas autoridades de transporte segundo o RJSPTP



Fonte: Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras, B | 1.ª Fase de implementação do RJSPTP, ponto relativo às autoridades de transporte.

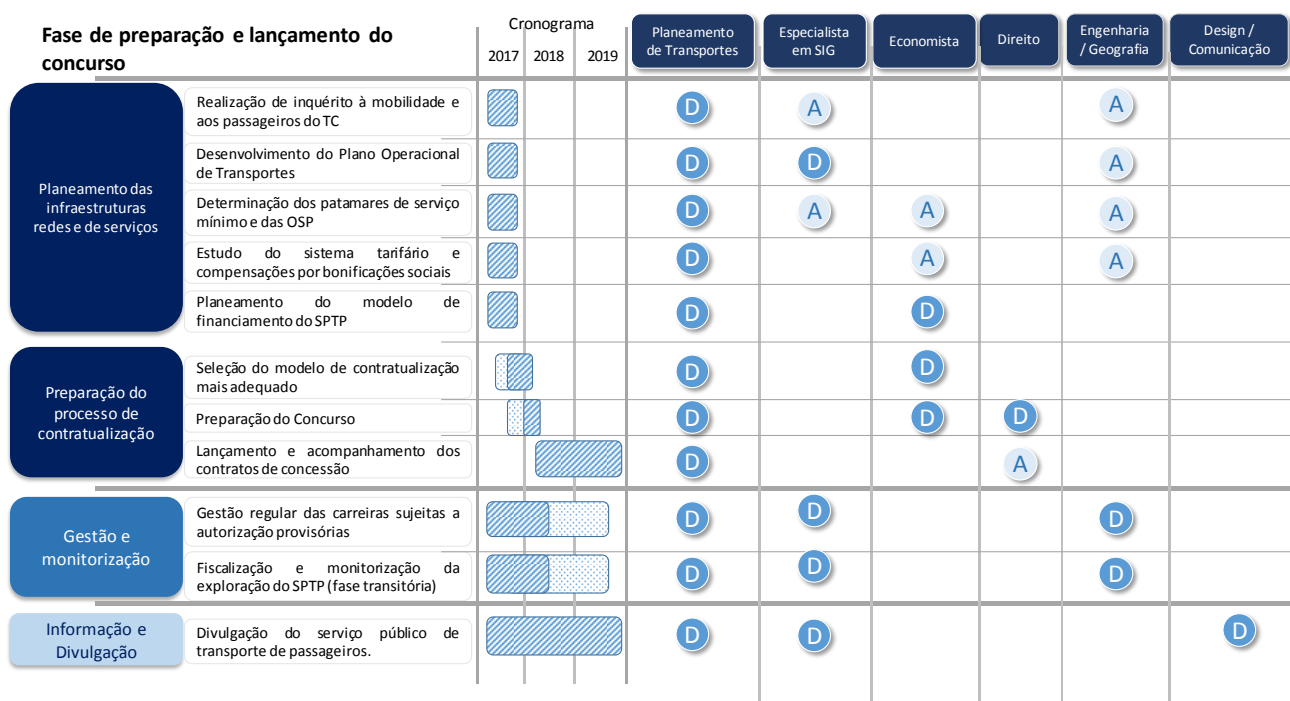
Tendo em consideração o volume de trabalho que é necessário desenvolver na 2.ª fase de implementação do RJSPTP e a complexidade dos temas a tratar, propõe-se que a definição da estrutura técnica que assegurará as competências da ARMT tenha em consideração duas etapas:


- **Fase 2a**, que se desenrolará durante **2017 - 2018**, na qual se propõe que a equipa se concentre sobretudo nos processos de preparação e lançamento do concurso para a contratualização dos serviços de transportes públicos; e,
- **Fase 2b**, a desenvolver-se durante 2018 e 2019, na qual a equipa técnica que irá assegurar as competências da ARMT se focará sobretudo na adoção de rotinas de planeamento e gestão da


oferta de transporte, assumindo em pleno as atribuições e competências identificadas em sede do RJSPTP e num enquadramento em que o serviço está já contratualizado ou em processo de o vir a ser.


Na Figura 15 sistematiza-se o conjunto de tarefas que se identificam como prioritárias na primeira etapa de implementação do RJSPTP, uma sugestão de cronograma e a identificação das valências técnicas que cada um dos domínios de trabalho envolve. Na Figura 16 apresenta-se a mesma informação, mas neste caso, para um contexto em que o processo concursal está já concluído (ou pelo menos está já a decorrer) e, é possível às equipas começarem a desenvolverem as tarefas de planeamento estratégico.

Figura 15 - Implementação da fase 2a do RJSPTP: Etapa de preparação e lançamento do concurso



 Participação determinante e essencial ao bom desempenho desta componente

 Apoio no desenvolvimento desta tarefa

 Período em que a tarefa deve ocorrer preferencialmente


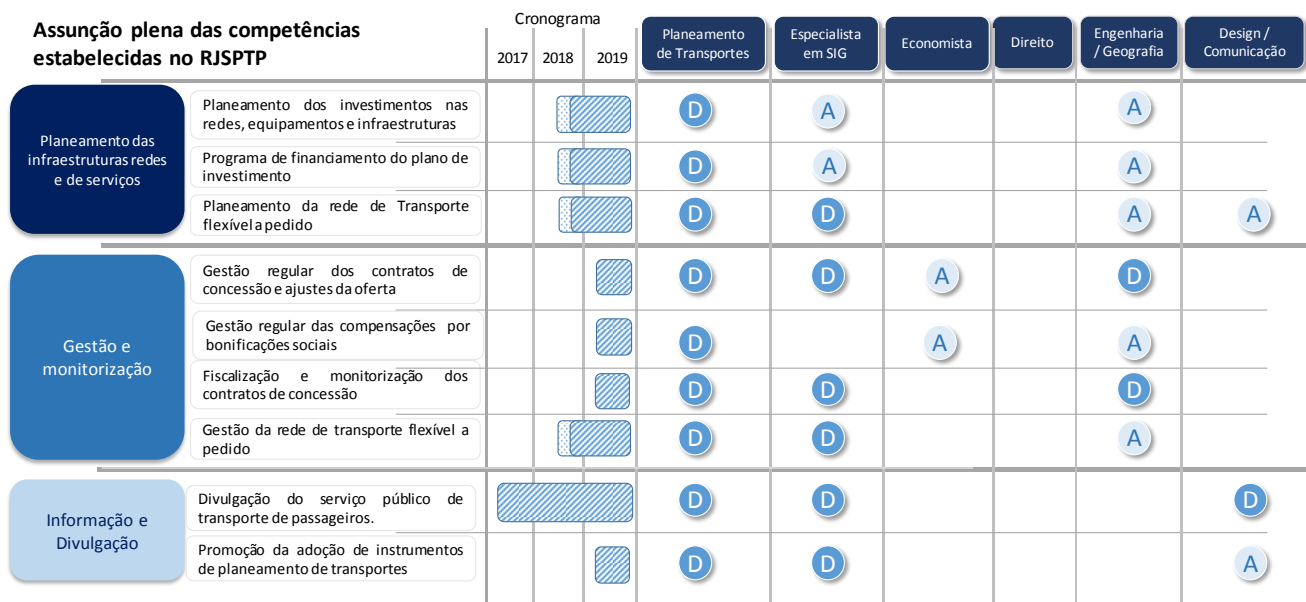


 Período “mais cedo” (antecipação da tarefa) ou “mais tarde” (prolongamento da tarefa no tempo)

Figura 16 - Implementação da fase 2b do RJSPTP: Etapa de assunção plena das competências estabelecidas no RJSPTP



- D** Participação determinante e essencial ao bom desempenho desta componente
- A** Apoio no desenvolvimento desta tarefa
-  Período em que a tarefa deve ocorrer preferencialmente
-  Período "mais cedo" (antecipação da tarefa) ou "mais tarde" (prolongamento da tarefa no tempo)

Da análise das figuras anteriores resulta claro que os especialistas em planeamento de transportes e em SIG são solicitados a colaborar em muitas das tarefas, sendo que se **está a assumir que estes trabalharão em regime de exclusividade**. Complementarmente, recomenda-se que esta equipa seja reforçada por um engenheiro/geógrafo, sendo necessário recorrer às competências de outras especialidades técnicas, sobretudo na primeira etapa de preparação e lançamento do concurso para a exploração dos serviços de transportes públicos.

Uma vez que o desenvolvimento das novas competências instituídas pelo novo RJSPTP é muito abrangente e complexa, recomenda-se que a equipa base seja constituída (pelo menos) por três elementos pelas razões que se apresentam em seguida:

- O volume de trabalho decorrente da plena aplicação do disposto no RJSPTP é bastante significativo e engloba duas dimensões: uma de planeamento estratégico e outra de carácter mais operacional. Uma equipa de três pessoas a trabalhar em contínuo permite uma distribuição mais coerente das tarefas e a existência de tempo para o desenvolvimento dos documentos de âmbito mais estratégico;

- É essencial garantir a redundância das competências técnicas da equipa, de modo a acautelar a existência de períodos de formação (nos primeiros anos estes poderão ser significativos), de férias, baixas prolongadas ou pedidos de transferência / saída de algum dos elementos da equipa, sem que isso perturbe de modo significativo o regular funcionamento da equipa técnica que assegura as competências da ARMT;
- A possibilidade de cruzar experiências e de adotar abordagem distintas aumenta com a dimensão e diversidade das valências académicas e profissionais da equipa, o que estimula a capacidade de inovação e de melhoria contínua.

Nos dois primeiros anos está-se a assumir que uma parte dos projetos de planeamento serão realizados com recurso parcial e/ou total a consultoria externa, de modo a que a equipa técnica da ARMT desempenhe sobretudo funções de gestão de projeto e de articulação com as autarquias, outras comunidades e operadores de transporte. A médio prazo é defendido que esta equipa possua todas as competências necessárias para o desenvolvimento autónomo destas tarefas.

Para esta fase do processo de implementação do RJSPTP propõe-se a estrutura orgânica da Figura 17, sendo que a Figura 18 sugere a forma de integração da equipa técnica da ARMT no organigrama da CIRA.

Figura 17 - Estrutura da equipa técnica que irá cumprir as atribuições da ARMT relativas à implementação da 2.ª fase do RJSPTP

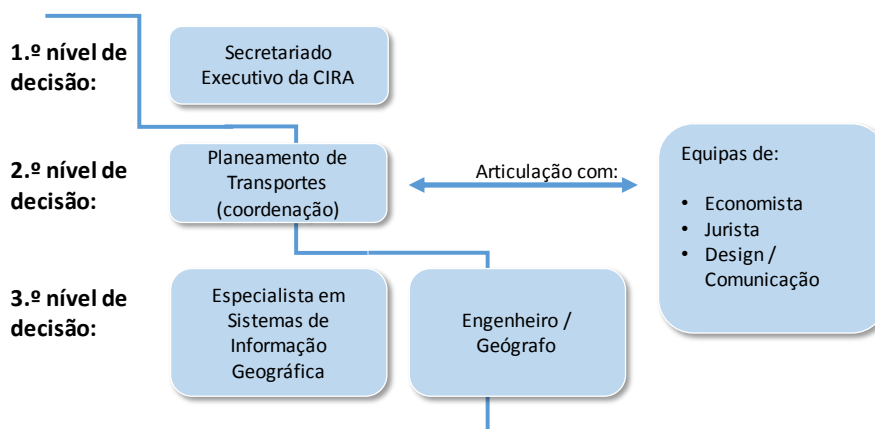


Figura 18 - Integração da equipa técnica que irá cumprir as atribuições da ARMT no organigrama da Região de Aveiro



Fonte: Organigrama base na página da Região de Aveiro, adaptado pela equipa de modo a acomodar a equipa técnica de apoio à ARMT, http://www.regiaodeaveiro.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginaId=27808, 2016-08-19

Na Tabela 19 apresenta-se uma proposta relativamente às competências académicas e profissionais que se consideram ser importantes na formação da equipa técnica de apoio à ARMT.

Tabela 19 - Critérios de seleção da equipa técnica de apoio à ARMT: Descrição sumária das funções, habilitações académicas mínimas, anos de experiência e experiência profissional

Função	Descrição das funções	Habilitações académicas mínimas	Anos de experiência	Experiência profissional
Coordenação em Planeamento de Transportes	Coordenação técnica da equipa técnica de apoio à ARMT, incluindo a vertente técnica e de gestão da equipa Coordenação do desenvolvimento do Plano Bianual de Atividades da ARMT Desenvolvimento das atividades de planeamento, gestão, monitorização e de informação e divulgação previstas no RJSPTP e no PIMTRA Articulação com os interlocutores designados pelas autarquias, com as Autoridades de Transporte da Administração Central e Operadores de transporte.	Licenciatura em engenharia civil, do território, ambiente, planeamento urbano ou regional ou geografia	+ de 10	Experiência em cargos de chefia e/ou em coordenação de projetos multidisciplinares Experiência de trabalho na área do planeamento de transportes Capacidade de diálogo e de concertação
Especialista em Sistemas de Informação Geográfica	Desenvolvimento das atividades de planeamento, gestão, monitorização e de informação e divulgação previstas no RJSPTP e no PIMTRA Articulação operacional com as equipas das CMs Apetência para a aquisição de novas competências instrumentais (p.e., associadas à utilização de ferramentas SIG e de modelação de transportes)	Licenciatura em engenharia civil, do território, ambiente, planeamento urbano ou regional, sistemas de informação geográfica ou geografia	+ de 5	Experiência de participação em projetos multidisciplinares Competência de utilização de ferramentas de análise dos sistemas de informação geográfica Capacidade de comunicação e diálogo
Especialista de engenharia/geografia	Desenvolvimento das atividades de planeamento, gestão, monitorização e de informação e divulgação previstas no RJSPTP e no PIMTRA Apetência para a aquisição de novas competências instrumentais (p.e., associadas à utilização de ferramentas SIG e de modelação de transportes)	Licenciatura em engenharia civil, do território, ambiente, planeamento urbano ou regional, sistemas de informação geográfica ou geografia	+ de 5	Experiência de participação em projetos multidisciplinares Competência de utilização de ferramentas de análise dos sistemas de informação geográfica Capacidade de comunicação e diálogo

3.3.3. Fase 3: Assunção de competências adicionais propostas no PIMTRA

Nesta etapa está a assumir-se que a equipa técnica que será responsável pelas atribuições da ARMT assegura de modo alargado o apoio ao desenvolvimento das competências preconizadas no PIMTRA, atualizadas face à evolução das competências definidas pelo RJSPTP. A Figura 19 apresenta para cada uma das vertentes de atuação, as propostas consideradas e as responsabilidades da equipa.

Figura 19 - Participação dos elementos das equipas políticas e técnicas nas etapas da Fase 3

Implementação das competências propostas no PIMTRA		Dimensão Política	Planeamento de Transportes	Especialista em SIG	Economista	Direito	Engenharia / Geografia	Design / Comunicação
Representação Conjunta da Região	Desenvolvimento de estratégias que incentivem a utilização da rede estruturante principal nos movimentos de média e longa distância	D	D	A			A	
	Planeamento dos mecanismos de restrição da circulação dos veículos pesados na rede rodoviária de hierarquia inferior	A	D	D		A	A	A
Planeamento e Gestão da Oferta de TPC	Reestruturação das redes de transporte público coletivo de âmbito concelhio	Prevista na Fase 2a (Etapa 1), Plano Operacional de Transportes						
	Contratualização da rede de TP inter-concelhia	Prevista na Fase 2a (Etapa 1), até com um âmbito mais alargado						
	Estudo de operacionalização do zonamento tarifário	Prevista na Fase 2a (Etapa 1), Estudo do sistema tarifário e compensações por bonificações sociais						
	Estudo de operacionalização do Transporte Flexível nos contextos de baixo nível de procura	Prevista na Fase 2ª (Etapa 2), Planeamento da rede de transporte flexível a pedido						
	Planeamento global do transporte escolar	A	D	D	A		A	
Implementação das competências propostas no PIMTRA		Dimensão Política	Planeamento de Transportes	Especialista em SIG	Economista	Direito	Engenharia / Geografia	Design / Comunicação
Gestão da Mobilidade	Pacto da Mobilidade	D	D	A				A
	Gestão e controle do estacionamento tarifado de pequena / média dimensão	D	D	A		A	A	
	Plano de Mobilidade para Escolas		D	A				A
	Plano de Mobilidade para Empresas e Polos	A	D	A				A
	Plano Municipais de Segurança Rodoviária		D	A			A	
	Plano de Sinalética Municipal		D	A			A	
Informação e Divulgação	Criação de centros e quiosques de mobilidade, bem como de um Portal da Mobilidade		D					D
	Montagem de um Observatório de Mobilidade [***]		D	D				A
	Desenvolvimento de ações de informação e sensibilização		A	A				D



Participação determinante e essencial ao bom desempenho desta componente



Apoio no desenvolvimento desta tarefa

De um modo geral, verifica-se que a equipa prevista para desenvolver as tarefas inerentes à implementação do PIMTRA coincide no perfil de competências considerado para implementar as atribuições das Fases 1 e Fase 2. Se se assumir que as tarefas sugeridas no PIMTRA são diferidas para o período de 2019-2020, será possível considerar que a equipa técnica de três pessoas considerada como

a ideal para assegurar o desenvolvimento das tarefas na Fase 2a, terá também capacidade para assumir a maior parte das tarefas adicionais previstas no PIMTRA, porque neste período, as atribuições estabelecidas pelo RJSPTP estão já estabilizadas e integradas no dia-a-dia.

Apesar disso, nesta fase será útil vir a avaliar se se justifica o reforço da equipa com uma pessoa da área da comunicação / *design*, uma vez que para um conjunto significativo de tarefas esta competência será necessária. Esta função, está já prevista no mapa de pessoal da CIRA para o ano de 2016, admitindo-se que a pessoa que assumir estas funções possa articular as tarefas a desenvolver no contexto da ARMT, com outras relacionadas com as necessidades da estrutura atual da CIRA.

Complementarmente, também a criação dos centros e quiosques de mobilidade implicarão o reforço da equipa operacional, mas tendo em consideração de que se trata de uma função com natureza administrativa e que as autarquias podem dispor de alguma folga nos recursos humanos nesta categoria, assume-se que, para a implementação deste projeto, não será necessário ter mais custos com pessoal, e sim, proceder à sua reafecção.

3.4. Modelo de financiamento da equipa técnica de apoio à ARMT e proposta de repartição dos custos

Em seguida estimam-se as receitas e custos associados à implementação de uma estrutura técnica de apoio à ARMT, o que permite antever quais serão os encargos que os municípios terão de assegurar no curto-médio prazo, num contexto em que ainda não são conhecidos os mecanismos de financiamento do sistema.

3.4.1. Receitas das Autoridades de Transporte

A emissão das autorizações provisórias incide sobre a oferta existente que se encontra em exploração efetiva e está carregada no SIGGESC (e devidamente validada pelas autoridades de transporte), a qual, fora as áreas metropolitanas, não dispõem de compensações financeiras à exploração por parte do Estado ou dos municípios¹⁴. Neste contexto não é expectável que, nesta fase, venham a existir alterações significativas da oferta existente e encargos adicionais para os municípios e/ou CIRA associados à prestação deste serviço.

Com efeito, até à contratualização de novos serviços, os encargos decorrentes da assunção destas novas competências estão associados sobretudo à necessidade de capacitação operacional das Autoridades de Transportes, sendo que na lei está previsto:

¹⁴ Alguns municípios participam os custos do transporte público regular para assegurar a existência de oferta de transportes fora do período escolar.

- i) no curto prazo, um financiamento de 3 milhões de euros a repartir em partes iguais pelos municípios e CIM não integrados em Áreas Metropolitanas, sendo que para a CIRA estão nesta fase assumido que este valor é de 123 mil euros e,
- ii) a médio prazo, a constituição de um Fundo para o Serviço Público de Transportes.

Poderão, ainda, constituir receitas das autoridades de transporte, já na primeira fase de implementação do RJSPTP, a cobrança de taxas de emissão e gestão associadas à emissão de autorizações provisórias, bem como o seu acompanhamento e fiscalização, nos termos a aprovar por portaria conjunta dos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes (art.º 52º do RJSPTP), mas tendo em consideração as dificuldades sentidas na implementação das tarefas em curso, não se recomenda fazer depender destas taxas a evolução do processo em curso.

As fontes de financiamento estão previstas no art.º 11º do RJSPTP e são, designadamente:

- Receitas tarifárias geradas pelo serviço público de transporte de passageiros, quando constituam receitas próprias das autoridades de transportes;
- Receitas próprias provenientes da venda de cartões de suporte, nos termos definidos pela respetiva autoridade de transportes;
- Receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento;
- Receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transportes públicos de passageiros de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, bem como destinadas à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros;
- Afetação de parte das receitas de contribuições já existentes, nos termos da legislação aplicável;
- Receitas provenientes de comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis ao sistema de transportes e que beneficiem outros setores;
- Receitas de exploração comercial e publicidade nos serviços públicos de transporte de passageiros;
- Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros;
- Outras receitas decorrentes da eventual operação de serviços intermediários, designadamente de canais de venda ou serviços conexos.

É de admitir que estas só venham a ser estabelecidas em fase posterior, no âmbito dos processos de contratualização dos serviços de transporte público e, portanto, a informação que neste momento está disponível sobre a geração de receitas é ainda muito incipiente.

3.4.2. Custos de estruturação e capacitação da ARMT no curto prazo

Também a informação atualmente disponível sobre os custos e receitas do sistema é incipiente, não havendo a capacidade para estimar os encargos inerentes ao financiamento de eventuais obrigações de serviço público.

Neste estudo apresenta-se a estimativa dos custos associados à criação da estrutura técnica de apoio à ARMT, os quais foram calculados tendo em consideração cinco componentes fundamentais:

- **Custos de estrutura**, os quais englobam os custos com o edifício e sua utilização diária (incluindo custos com eletricidade, água, comunicações, etc.);
- **Custos com equipamento e *softwares***, os quais incluem os custos com o parque informático e licenciamento de *softwares* utilizados na CIRA;
- **Custos com salários**. Uma vez que se admite que esta equipa será formada com recurso à mobilidade na função pública, os custos com pessoal dependerão da escolha concreta das pessoas que irão integrar esta equipa. Para efeitos do presente exercício propõe-se considerar o custo médio *per capita* atualmente verificado na CIRA;
- **Custos com a aquisição e manutenção de *softwares* específicos de modelação das redes de transporte**. Uma vez que a CIRA dispõe já de licenças de *softwares* de sistemas de informação geográfica (admitindo-se que esses estão no primeiro tipo de custos), considera-se para este exercício, a necessidade de aquisição de 2 licenças de *softwares* específicos de modelação de transportes (e respetiva contratação da sua manutenção por 2 anos, até 2019);
- **Custos com formação (e outros custos) da equipa**, uma vez que se assume que nos primeiros anos será necessário investir na formação contínua e especializada desta equipa, seja para se habilitarem na utilização dos *softwares* específicos de modelação, mas também na formação sobre modelos de concessão e de contratualização dos serviços públicos.

Para proceder à estimativa das três primeiras rubricas adotou-se os custos *per capita* atuais da CIRA assumindo a configuração de 13 pessoas que atualmente trabalham na CIRA. Para o cálculo destes custos, considerou-se a informação dos documentos “Modificação do Orçamento de 2016” (datado de 16 de março) e os mapas de pessoal disponíveis nas “Grandes Opções do Plano” e “Mapa de Pessoal de 2016”.

Tabela 20 - Estrutura de custos atual da CIRA

Principais rubricas de custos	Em 2016, na configuração atual (em €)	
	Custos totais	Custos <i>per capita</i>
Custos de estrutura	319.550	24.600
Custos com aquisição e manutenção de <i>softwares</i>	284.200	21.900
Custo com salários	553.614	42.600
TOTAL	1.157.364	89.100

Fonte: Informação disponibilizada pela CIRA

Como anteriormente referido, para que a estrutura técnica da ARMT garanta o desenvolvimento das diversas tarefas que serão necessárias assegurar, propôs-se considerar uma equipa base constituída por 3 técnicos, respetivamente: i) especialista em SIG; ii) especialista em planeamento de transporte e, iii) engenheiro / geógrafo. Uma vez que a CIRA dispõe na sua equipa de uma especialista em SIG (que está já a trabalhar no processo de implementação da 1.ª fase do RJSPTP), para efeitos de orçamentação dos custos de estruturação da equipa técnica da ARMT considerou-se que apenas será necessário contratar 2 técnicos. Uma vez que estes técnicos vão utilizar em parte, os recursos já disponíveis na CIRA, assumiu-se que os custos de estrutura e de aquisição e manutenção dos softwares já hoje utilizados na CIRA per capita para esta nova equipa serão 70% dos custos atuais, assumindo-se alguma racionalização adicional dos recursos.

Para estimar os custos associados à aquisição de *software* especializado, procedeu-se à consulta prévia dos fornecedores dos *softwares* de modelação de transportes mais frequentemente utilizados em Portugal, tendo tido a preocupação de incluir também os custos anuais de manutenção associados. Uma vez que nesta fase é fundamental investir na formação da equipa da ARMT considerou-se igualmente uma parcela autónoma para esta rubrica.

A

Tabela 21 apresenta uma primeira estimativa de custos de implementação da equipa técnica necessária ao funcionamento da ARMT no período entre 2017 e 2019.

Tabela 21 - Estimativas de custo na implementação da equipa técnica da ARMT para o período 2017-2019

Principais rubricas de custos	Custos totais com a ARMT (em €)		
	2017	2018	2019
Custos de estrutura	34.440	34.440	34.440
Custos com aquisição e manutenção de softwares	30.660	30.660	30.660
Custo com salários	85.200	85.200	85.200
Custos com softwares específicos	95.200	21.000	21.000
Formação e outros custos	15.000	15.000	15.000
TOTAL	260.500	186.300	186.300

3.4.3. Balanço dos Encargos e proposta para a sua distribuição

Tendo em consideração as receitas que neste momento são conhecidas e a estimativa de custos de instalação anteriormente descrita é possível estimar os encargos para os 3 primeiros anos, sendo de admitir que estes sejam um majorante, uma vez que se espera uma clarificação a curto prazo sobre quais as fontes de financiamento das Autoridades de Transporte.

A Tabela 23 apresenta a estimativa dos encargos para o período de 2017-2019, admitindo-se que em 2017 será distribuída a verba atribuída aos municípios da CIRA no valor de 123 mil euros.

Tabela 22 - Encargos associados à implementação da ARMT

Principais rubricas de custos	Custos totais com a ARTP (em €)		
	2017	2018	2019
Custos totais	260.500	186.300	186.300
Receitas	123.000		
Encargos (Custos - Receitas)	137.500	186.300	186.300

Obviamente que a criação de uma estrutura técnica com estas características envolve a partilha dos encargos por parte dos municípios que constituem a CIRA; para este exercício podem ser considerados diferentes critérios, tendo-se considerado pela sua simplicidade de cálculo os seguintes:

- Critério 1: encargos repartidos de modo igual por todos os municípios;
- Critério 2: encargos repartidos em função das estimativas populacionais;
- Critério 3: um cruzamento dos dois critérios anteriores, traduzindo-se na média entre estes.

Tabela 23 - Critérios alternativos de repartição dos encargos

Concelhos	Critério 1: Percentagem igual para todos os municípios (%)	Critério 2: Percentagem calculada em função da população em 2014	Critério 3: Média dos dois critérios
Águeda	9%	13%	11%
Albergaria-a-Velha	9%	7%	8%
Anadia	9%	8%	8%
Aveiro	9%	21%	15%
Estarreja	9%	7%	8%
Ílhavo	9%	10%	10%
Murtosa	9%	3%	6%
Oliveira do Bairro	9%	6%	8%
Ovar	9%	15%	12%
Sever do Vouga	9%	3%	6%
Vagos	9%	6%	8%

De modo a ser mais compreensível as diferenças de custos imputados a cada concelho em função do critério considerado, a Tabela 24 apresenta a estimativa dos encargos de funcionamento da estrutura técnica de apoio à ARMT relativos ao ano de 2017, repartidos pelos onze concelhos em função do critério de distribuição considerado.

Nesta fase recomenda-se a adoção do critério 3 por ser aquele que integra a dimensão populacional dos concelhos, mas ao mesmo tempo assume um custo transversal a todos os concelhos que beneficiam das competências desta estrutura. Na prática, ao assumir-se este critério e considerando os custos de funcionamento em 2017:

- todos os concelhos contribuem com cerca de 6.25 mil euros em função da repartição homogênea de 50% dos custos e,
- A componente de custos indexados aos quantitativos populacionais leva a variações de comparticipação que variam entre os 1,95 mil euros para a Murtosa e os 14,5 mil euros para Aveiro.

Tabela 24 - Estimativa dos encargos estimados para 2017 por concelho, considerando os diferentes critérios alternativos

Concelhos	Critério 1: Percentagem igual para todos os municípios (%)	Critério 2: Percentagem calculada em função da população em 2014	Critério 3: Média dos dois critérios
Águeda	12.500	17.700	15.100
Albergaria-a-Velha	12.500	9.300	10.900
Anadia	12.500	10.600	11.600
Aveiro	12.500	29.000	20.800
Estarreja	12.500	10.000	11.200
Ílhavo	12.500	14.400	13.500
Murtosa	12.500	3.900	8.200
Oliveira do Bairro	12.500	8.800	10.700
Ovar	12.500	20.600	16.600
Sever do Vouga	12.500	4.500	8.500
Vagos	12.500	8.600	10.600
Total	137.500	137.500	137.500

Nota: estes valores estão arredondados às dezenas de euros para uma maior facilidade de leitura do quadro.

Finalmente, importa referir que cerca de metade dos custos a assumir no primeiro ano estarão cobertos pelo fundo de instalação previsto pela Administração Central, e que em breve será possível ter uma

noção mais clara (por via da elaboração das portarias que deverão acompanhar o RJSPTP) das receitas que poderão ser afetas ao bom funcionamento da ARMT.

3.5. Modelo de comunicação com as autarquias

Independentemente do que venha a ser o processo de delegação de competências das Autarquias na CIRA será sempre necessário desenvolver um modelo de comunicação entre estes dois níveis de autoridade e destes com os clientes/utentes do sistema.

Numa primeira fase, importa garantir que as rotinas de comunicação entre autarquias e ARMT se consolidam, sendo certo que a maturidade da CIRA enquanto entidade que centraliza competências delegadas pelos municípios e o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido na área da mobilidade e transportes (desenvolvimento do PIMTRA e do Observatório de Mobilidade e Transportes, apoio ao desenvolvimento do RAPIs, etc.) se constitui como uma importante vantagem desta comunidade face às restantes.

Nesta fase transitória estão identificados os elementos de contato do lado da CIRA e das autarquias que estão a trabalhar no processo; o processo de articulação da informação está a decorrer com base na utilização da plataforma de partilha de informação desenvolvida no Office 365, e na qual os diferentes intervenientes do processo podem consultar os documentos disponíveis e colocar a informação que vão tendo disponível.

Na minuta do contrato interadministrativo estão identificados os principais momentos de interação entre autoridades de transporte, modelos de comunicação e decisão; nesta fase, este enquadramento parece ser suficiente. Posteriormente, numa fase de maior maturidade na abordagem à implementação do RJSPTP poderá justificar-se uma maior formalização nos processos de comunicação a adotar.

4. Próximos passos

A Tabela 25 apresenta os próximos passos a desenvolver no âmbito deste projeto, os quais permitirão concluir a Fase 1, relativa à implementação da 1.ª fase do RJSPTP. Para cada tarefa / decisão são identificadas as responsabilidades técnicas e políticas e é sugerida a data mais adequada até à qual deve estar concluída a tarefa respetiva.

Tabela 25 - Próximos passos a desenvolver no âmbito do presente projeto

Tarefa / Decisão	Responsabilidade técnica	Responsabilidade política	Data sugerida
Delegação de competências das CM na CIRA	-	Executivos Municipais	Até ao final de setembro
Celebração dos contratos interadministrativos	Aceitação ou ajuste da minuta pelas autarquias da CIRA, com o apoio das equipas jurídicas dos municípios e da CIRA	Aprovação pela Assembleia Municipal dos termos em que será realizada a delegação de competências	Até ao final de setembro
Análise das carreiras inter-regionais e proposta de assunção de competências entre CIM/AM	Equipa consultora apresentará: <ul style="list-style-type: none"> proposta de repartição de competências baseada em critérios objetivos para as carreiras em que ainda não existe acordo com outras CIM; minuta de contrato interadministrativo entre CIM/AM 	Aprovação pelo Conselho Intermunicipal dos termos do contrato interadministrativo	Até ao final da 1.ª quinzena de outubro a componente técnica. Até ao final de outubro a tomada de decisão política
Reunião com os operadores de transporte para reinício do processo de convergência para a validação das redes carregadas no SIGGESC	Reunião da equipa da CIRA (e das CMs, se estas assim o entenderem) com os operadores de transporte, no sentido de se iniciar o processo de correção da informação carregada no SIGGESC	-	Até ao final de setembro
Validação da informação carregada no SIGGESC <i>in loco</i>	Planeamento dos trabalhos de campo pelas equipas das CMs com o apoio dos consultores Desenvolvimento de uma matriz base dos elementos a recolher pela equipa consultora	Autarquias e CIRA necessitam decidir sobre quem irá realizar esta tarefa (equipa de 2 pessoas)	Durante o mês de setembro
Validação da informação carregada no SIGGESC <i>in loco</i>	Realização dos trabalhos de campo pelas equipas das CMs e da CIRA	-	Até ao final de outubro
Reuniões com os operadores e verificação sucessiva da informação carregada até as redes carregadas no SIGGESC estarem totalmente validadas	Equipa consultora prepara <i>template</i> para análise da informação recolhida nos trabalhos de campo e sua sistematização num formato único Equipa CIRA prossegue processo de articulação com os operadores de transporte até processo de validação estar concluído	-	Entre outubro a dezembro
Elaboração das minutas das autorizações provisórias	Equipa consultora irá preparar uma minuta tipo para emissão destas autorizações provisórias (com base na minuta do IMT)	-	Até ao final de setembro
Emissão das autorizações provisórias	Equipa da CIRA / CMs (se estas assim o entenderem) passarão autorizações provisórias à medida que as carreiras forem validadas	-	Até ao final de dezembro
Seleção da equipa base da ARMT	A CIRA e as CMs terão de decidir qual a melhor forma para estabilizar a equipa técnica que irá assegurar as competências da ARMT	Autarquias e CIRA necessitam decidir sobre quem irá	Até ao final de dezembro

		realizar esta tarefa (equipa de 2 pessoas)	
--	--	--	--

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.PT.

20 de setembro de 2016