



# ROAD-MAP PARA A CONTRATUALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

GRUPO DE TRABALHO PARA A  
CAPACITAÇÃO DAS AUTORIDADES  
DE TRANSPORTES

Abril de 2018

## 1. A necessidade de contratualização dos serviços de transporte

2. Etapas prévias

3. Elementos da contratualização

4. Fundamentação e pareceres

5. Execução e monitorização do contrato

# Objetivos

- Legislação em vigor ultrapassada: RTA de 1948, que coloca as decisões de organização dos serviços de transportes nos operadores (privados) e não nas entidades públicas;
- Nova legislação: Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e Lei n.º 75/2013;
- Criar mecanismos e poderes de planeamento, organização e atribuição dos serviços de transporte por parte das autoridades públicas;
- Implementação faseada de concursos públicos para a atribuição de novos contratos de serviço público;
- Regulamentação da exploração do serviço por operadores internos;
- Novo regime de serviços de transportes flexíveis;
- Níveis mínimos de serviço público a assegurar em todo o país.



**Descentralização de  
competências entre  
Municípios, Entidades  
Intermunicipais e Estado.**

# Autoridades de transportes

## O que são?

Qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional.

## Competências das Autoridades de Transportes (AT)

### PLANEAMENTO

- Planeamento e desenvolvimento dos serviços, equipamentos e infraestruturas.
- Coordenação, organização e articulação dos serviços e determinação de obrigações de serviço público

### GESTÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

- Exploração através de meios próprios e/ou atribuição a operadores de serviço público.
- Fixação dos regimes tarifários.

### MONITORIZAÇÃO E DIVULGAÇÃO

- Fiscalização e monitorização da exploração.
- Divulgação dos serviços.

### INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO

- Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas.
- Determinação e Financiamento das obrigações de serviço público, redes, equipamentos e infraestruturas.

# Agrupamentos de autoridades de transportes

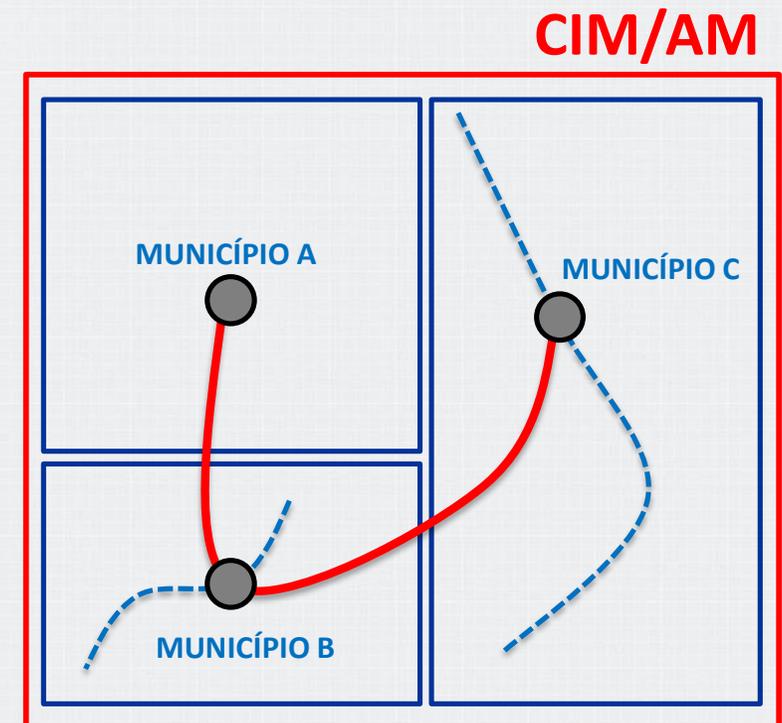
## O que são?

Qualquer conjunto de autoridades de transportes de um ou mais Estados membros que, por meio de contrato interadministrativo, protocolo, associação intermunicipal ou outra forma de acordo, estabelecem a articulação, a partilha ou a delegação das competências e responsabilidades de autoridade de transportes relativamente a uma dada zona geográfica, serviço público de transporte de passageiros ou operador.

## Artigo 10.º do RJSPTP

1 - As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, duas ou mais autoridades de transportes podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos.



# Fontes de financiamento das AT

---

## Previstas no RJSPTP:

- Receitas tarifárias, quando constituam receita própria da AT.
- Receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento.
- Parte das receitas de contribuições já existentes (ex.: IMI).
- Comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis aos transportes.
- Receitas de exploração comercial e publicidade nos transportes de passageiros.
- Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de SPTP.
- Receitas decorrentes da eventual operação de canais de venda ou serviços conexos.
- Outras receitas.

# Contratualização deve realizar-se até Dezembro de 2019

## REGULAMENTO 1370/2007

### Artigo 8.º - Transição

*2 - Sem prejuízo do n.º 3, a adjudicação de contratos de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário deve dar cumprimento ao disposto no artigo 5.º [concurso público/operador interno] a partir de 3 de Dezembro de 2019 (...).”*

## RJSPTP

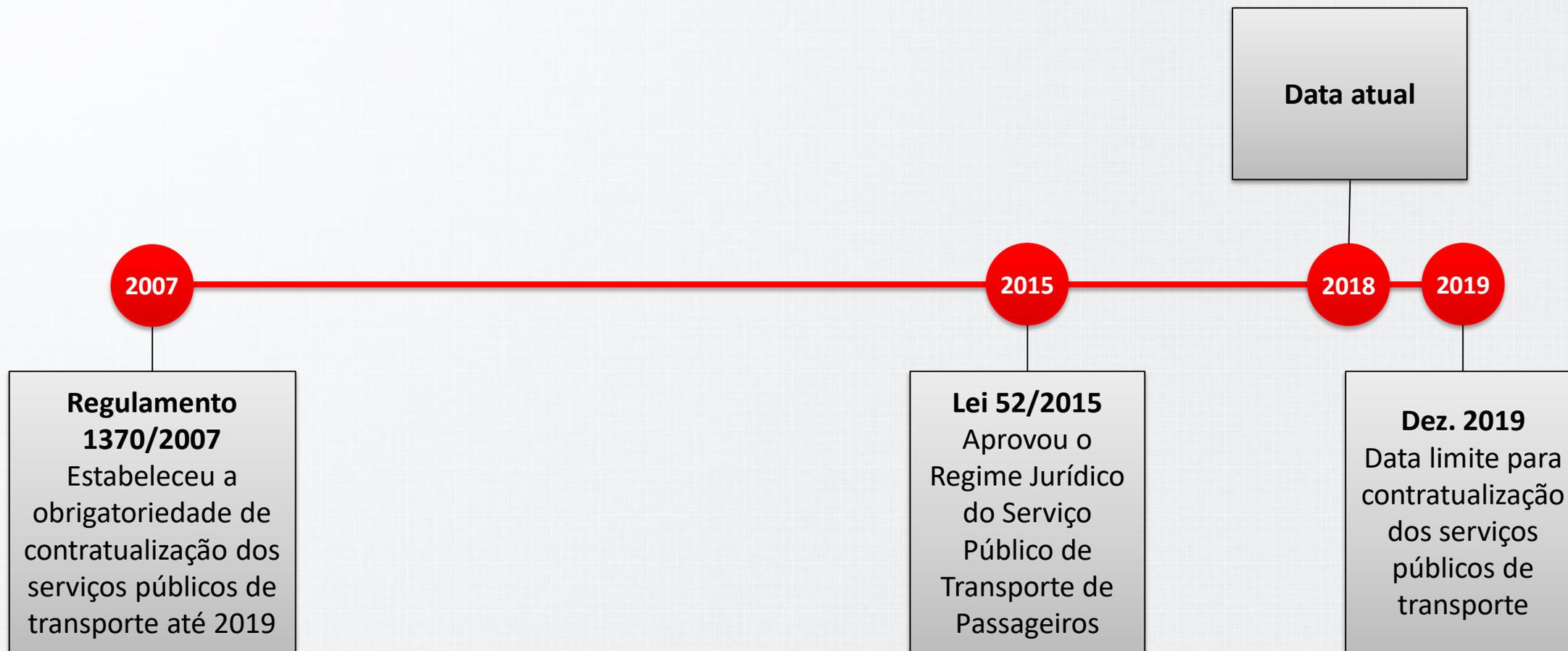
### Artigo 9.º - Exploração de SP de transporte de passageiros atribuída por via de procedimento distinto do concorrencial

*1 - Os regimes legais, regulamentares, contratuais, ou que decorram de ato administrativo, aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros vigentes à data de entrada em vigor do RJSPTP, que não resultem de procedimento concorrencial, aplica -se o disposto no n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento.”*



**A exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros deve ser contratualizada através dos mecanismos previstos no Regulamento 1370/2007 até 3 de dezembro de 2019.**

# Obrigação de contratualiza o foi estabelecida em 2007



# Enquadramento de Portugal vs Resto da Europa

	Portugal	Generalidade dos países Europeus
<b>Contratualização dos serviços</b>	À exceção de serviços de transporte urbanos, <u>na generalidade do país vigoravam as carreiras RTA, sem atribuição por concurso público e sem existência de contratos de serviço público.</u>	Generalidade dos serviços de transporte têm por base <u>contratos de serviço público, atribuídos por concurso ou adjudicados a operadores internos.</u>
<b>Descentralização de competências em matéria de transportes</b>	Apesar de serem defendidas há muitos anos e estarem previstas na Lei das Autarquias (1984) e na Lei de Bases no Sistema de Transportes Terrestres (1990), <u>a regulamentação das competências dos Municípios em matéria de transportes públicos ocorreu apenas com o RJSPTP</u> (exceto nas redes urbanas).	As competências em matéria de <u>transportes municipais ou regionais pertencem aos Municípios e/ou às Regiões</u> , há largos anos.

A implementação do Regulamento 1370/2007 em Portugal acarreta desafios superiores por abranger, simultaneamente: i) a contratualização dos serviços e ii) a instituição de competências Municipais e Regionais.

# Formas de contratualização dos serviços de transporte

## CONCURSO PÚBLICO

- Principal modo de atribuição
- Objetivo: promover a concorrência e reduzir custos para as AT e para utilizadores
- Obrigatório a partir de 2019

## AT/OPERADOR INTERNO

- Através de meios próprios das autoridades de transportes (ex: Serviços Municipalizados);
- Através de operadores internos.
- Requer a existência de um contrato de serviço público.

## AJUSTE DIRETO

- Dentro dos limites do CCP
- Em caso de rotura de serviço
- Simples autorizações (serviços Expresso)

 **Operador interno:** Qualquer operador sobre a qual a autoridade de transportes competente a nível local, regional ou nacional ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços;

# Índice

---

1. A necessidade de contratualização dos serviços de transporte

## 2. Etapas prévias

3. Elementos da contratualização

4. Fundamentação e pareceres

5. Execução e monitorização do contrato

# Delegação de competências dos Municípios nas CIM?

## Artigo 10.º do RJSPTP

### Delegação e partilha de competências

*1 - As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas.*

*2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, duas ou mais autoridades de transportes podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos.*



**As Autoridades de Transportes pretendem delegar ou partilhar competências com outras Autoridades de Transportes?**

(ex: nas CIM, Áreas Metropolitanas, etc)

**Celebração de contratos interadministrativos**

- Nos termos previstos no artigo 10.º do RJSPTP.

**Envio ao IMT**

- Para verificação e publicitação.

# É necessária a publicação de pré-anúncio no JOUE

## Artigo 7.º do Regulamento 1370/2007

### Publicação

2. Cada autoridade competente toma as medidas necessárias para que, o mais tardar um ano antes da abertura do concurso ou um ano antes da adjudicação por ajuste directo, sejam publicadas no Jornal Oficial da União Europeia, no mínimo, as seguintes informações:

- a) Nome e dados de contacto da autoridade competente;
- b) Tipo de procedimento previsto para a adjudicação;
- c) Serviços e territórios potencialmente abrangidos pela adjudicação.
- d) Data de início e duração previstas do contrato de serviço público.

**Publicação 1 ano antes do concurso**

- O pré-anúncio deve ser publicado no JOUE pelo menos 1 ano antes do lançamento do concurso.

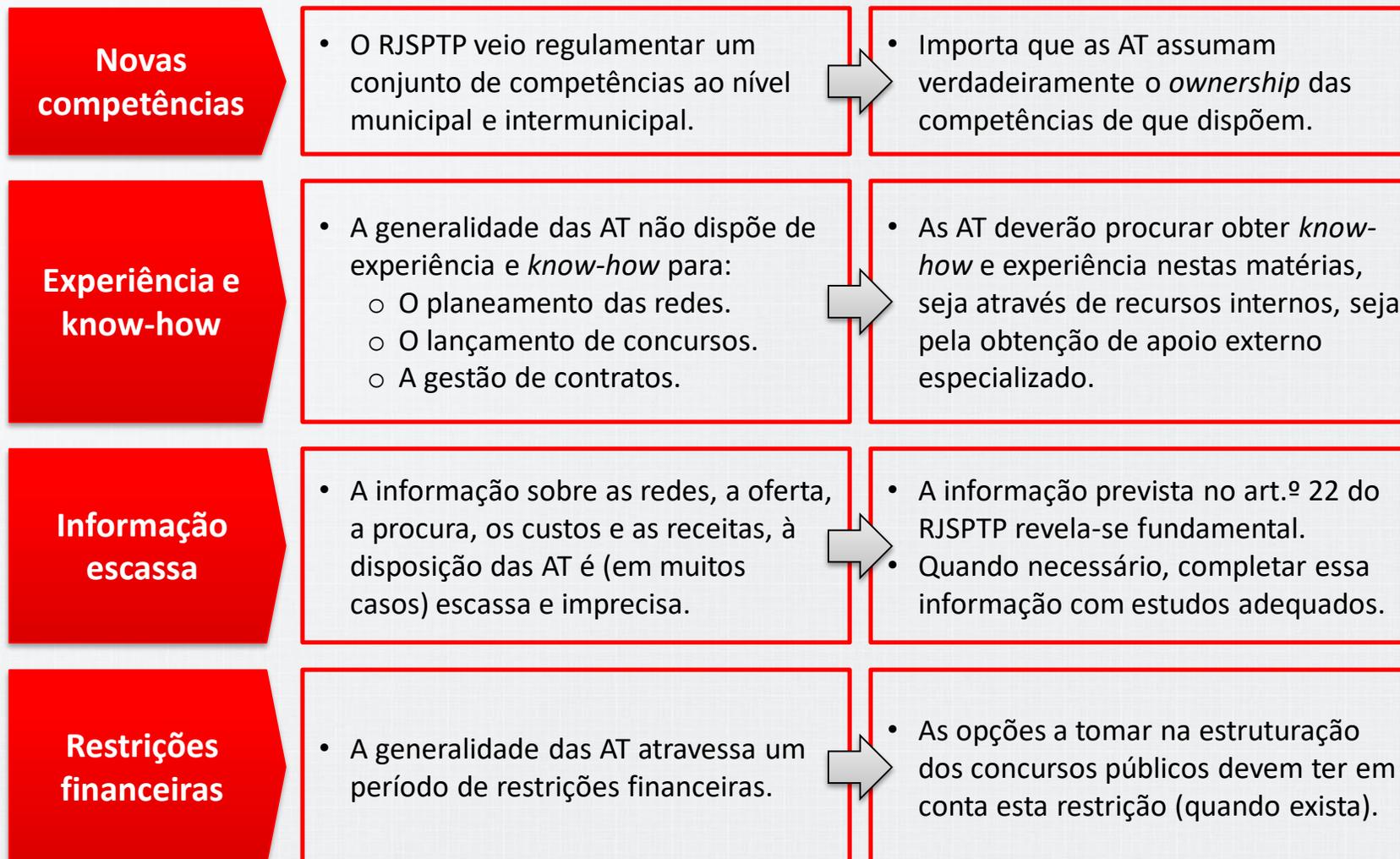
**Atualização posterior**

- Em caso de alteração das informações posterior à sua publicação, a Autoridade de Transportes publica logo que possível uma retificação, a qual em nada afetará a data do lançamento da adjudicação por ajuste direto ou da abertura do concurso.

**As Autoridades de Transporte que não tenham ainda publicado o Pré-Anúncio devem fazê-lo o quanto antes.**

# Condicionantes das Autoridades de Transportes

- A generalidade das Autoridades de Transportes a nível local e intermunicipal depara-se com o conjunto de condicionantes apresentadas ao lado.
- A preparação do processo de contratualização deve ter em conta estes condicionantes, procurando encontrar a melhor solução que proteja o superior interesse público.



# Estabelecimento de objetivos

- É recomendável que, numa fase inicial do processo de preparação dos concursos públicos, sejam definidos os objetivos do processo de contratualização.
- Os objetivos do processo de contratualização devem ser claros e consensualizados por todos os decisores e intervenientes no processo.
- Esta recomendação é especialmente pertinente quando estejam em causa entidades intermunicipais, com intervenção de múltiplas entidades, com base em decisão colegial.
- Os objetivos consensualizados devem nortear a estruturação de todo o procedimento concursal.
- Ao lado apresentam-se um conjunto de exemplos de objetivos do processo de contratualização.

**Dar cumprimento às novas competências da AT**

**Dar cumprimento ao imperativo legal de contratualização**

**Obtenção de experiência e know-how**

**Cumprimento dos níveis mínimos de serviço do RJSPTP**

**Reformulação a rede e melhoria da mobilidade**

**Adquirir informação sobre o serviço público**

**Reduzir os encargos públicos com compensações**

**Assegurar o equilíbrio financeiro para as AT**

...

# Cenários de contratualização

## Contratualização de uma nova rede

- Tem a vantagem de permitir planear uma nova rede, horários, percursos e/ou tarifários mais adequados às necessidades da procura, bem como de permitir reduzir os custos da exploração do serviço público para a Autoridade de Transportes (quando aplicável).
- Tem a desvantagem de carecer de tempo para a realização dos estudos necessários, de recursos financeiros para o efeito, bem como o acesso a dados detalhados sobre a procura e a oferta, por forma a planear a nova rede com base em informação sólida e sustentada.
- Pressupõe a realização de estudos prévios relativos à oferta e procura, através dos quais se identificam as oportunidades de melhoria e otimização da rede existente e a sua adequação à satisfação das necessidades da procura.
- É mais recomendável para as Ats que tenham realizado, em devido tempo, os estudos necessários para o efeito e/ou que pretendam reduzir o nível de compensações pagas aos operadores pela exploração do serviço público.

## Contrato de “1ª Geração” (Rede existente)

- Este cenário pressupõe a celebração de um contrato de “1ª Geração”, colocando a concurso uma rede semelhante à atual, sem prejuízo da introdução de algumas alterações de carácter pontual.
- Tem como vantagens:
  - Permite a contratualização num mais curto espaço de tempo.
  - Mitigar o risco de inviabilidade económica e/ou de obrigação da AT pagar compensações ao operador em resultado da introdução de alterações à rede.
  - Permite à AT dispor de informação sobre a exploração do serviço público, mediante obrigações contratuais de reporte e de sistemas embarcados de monitorização da oferta e da procura.
  - Com base na informação recolhida e experiência acumulada, planear uma nova rede, a introduzir no contrato de “2ª Geração”.
- Tem como desvantagens não introduzir melhorias da rede.
- Este cenário é mais recomendável para ATs que não disponham de estudos aprofundados sobre a reformulação do serviço público.

# Principais objetivos de cada cenário

## Contratualização de uma nova rede

Dar cumprimento ao imperativo legal de contratualização

Obtenção de experiência e know-how relativo às novas competências da AT

Cumprimento dos níveis mínimos de serviço do RJSPTP

Repensar a rede de transportes públicos

Repensar tarifários (?)

Melhoria da mobilidade das populações

Reduzir os encargos públicos com compensações (?)

## Contrato de “1ª Geração” (Rede existente)

Dar cumprimento ao imperativo legal de contratualização

Obtenção de experiência e know-how relativo às novas competências da AT

Cumprimento dos níveis mínimos de serviço do RJSPTP

Adquirir informação sobre o serviço público

Tornar a utilização dos recursos públicos mais eficiente

Preparar a reformulação da rede para o concurso de “2ª Geração”, com base na informação e experiência obtidos durante o contrato de “1ª Geração”.

# Levantamento da rede existente

## Artigo 22.º do RJSPTP

### *Dever de informação e comunicação*

1 — Os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração à data da entrada em vigor do presente

RJSPTP, bem como os atribuídos ao abrigo do mesmo, são objeto de registo obrigatório num sistema de informação, de âmbito nacional, cuja gestão é da responsabilidade do IMT, I. P., em cooperação com as autoridades de transportes competentes, nos termos de deliberação a aprovar pelo conselho diretivo do IMT, I. P.

2 — Os operadores de serviço público que exploram os serviços referidos no número anterior devem registar no sistema de informação nele mencionado, no prazo de 60 dias a contar da data da entrada em vigor do presente RJSPTP, ou após o início da exploração de qualquer novo serviço público de transporte de passageiros, consoante aplicável, os dados alfanuméricos e geográficos relativos a esse serviço, designadamente quanto a percurso, paragens, horários, tarifários e ligações com outros serviços públicos e equipamentos públicos.

### Carregamento no SIGGESC

- Os operadores devem carregar informação relativa à rede existente na plataforma do IMT (SIGGESC).

### Verificação e confirmação pelas Autoridades de Transportes

- As Autoridades de Transportes devem verificar a rede carregada pelos operadores e solicitar correções, caso se revele necessário.

## Realização de estudos de mobilidade

- O cenário 1 pressupõe a realização prévia de Estudos de Mobilidade.
- No site do IMT está disponível o **Pacote da Mobilidade**, onde se disponibiliza, de forma gratuita, um vasto conjunto de informação, guiões e manuais de boas práticas sobre a execução de Planos de Mobilidade.
- O **Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes** é um documento que tem como objetivo estimular a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes e orientar a sua realização, alertando para a necessidade de uma reflexão integrada sobre o território, as acessibilidades e mobilidade.

### PACOTE DA MOBILIDADE (IMT)

- Diretrizes nacionais para a mobilidade.
- Guião orientador - acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território (PDM, PU E PP).
- Guia para elaboração de planos de mobilidade e transportes .
- Coleção de brochuras técnicas / temáticas de apoio à elaboração de planos de mobilidade e transportes.
- Guia para elaboração de planos de mobilidade de empresas e pólos (geradores e atractores de deslocações).
- Apoio técnico e financeiro do estado.
- Disponível em: <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Paginas/QuadrodeReferenciaparaPlanosdeMobilidadeAcessibilidadeeTransportes.aspx>

## Caracterização da rede existente

- É recomendável realizar-se uma caracterização da rede existente.
- A caracterização pode ter como base, designadamente:
  - Os elementos disponibilizados pelos operadores no âmbito das informações prestadas ao abrigo do artigo 22.º do RJSJPT;
  - E/ou estudos mais aprofundados, como sejam estudos de mobilidade, estudos da rede, estudos de procura, etc.
- O nível de informação disponível a cada AT, bem como o estágio de preparação do processo de contratualização, variam bastante de AT para AT, os quais serão, naturalmente, fatores condicionadores do grau de detalhe da caracterização da rede.



# Verificação dos níveis mínimos de serviço

## Artigo 14.º do RJSPTP

### Níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros

*1 — As autoridades de transportes planeiam e coordenam os serviços públicos de transporte de passageiros da sua competência, por forma a promover a equidade de tratamento e de oportunidades dos cidadãos no acesso aos transportes, contribuindo para a coesão económica, social e territorial, devendo, para o efeito, assegurar, de forma progressiva até 3 de dezembro de 2019, no mínimo, os níveis de serviço público de transporte de passageiros constantes do anexo ao presente RJSPTP, que dele faz parte integrante.*

#### Cobertura territorial

- Ligações Locais >40hab – Sede de Município.
- Ligações Sede de Mun. – Sede de Mun..

#### Cobertura temporal

- Ligações Locais >40hab – Sede de Município.
- Ligações Sede de Mun. – Sede de Mun..
- Deslocações em perímetro urbano.

#### Comodidade (transbordos)

- Ligações Locais >40hab – Sede de Município.
- Ligações Sede de Mun. – Sede de Mun..
- Deslocações em perímetro urbano.

#### Dimensionamento do serviço

- Possibilidade de lugares em pé.

#### Informação ao público

- Informação ao passageiro a constar das paragens e interfaces.

# Serviços flexíveis para níveis mínimos do RJSPTP?

## Artigo 34.º do RJSPTP

### Regime [Serviços Flexíveis]

2 — A exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível pode ser efetuada numa ou várias das seguintes modalidades:

- a) Flexibilidade, total ou parcial, na determinação das paragens, dos itinerários, das frequências e dos horários dos serviços;
- b) Flexibilidade na capacidade e características dos veículos a afetar a cada serviço;
- c) Existência de sistemas de solicitação ou reserva de serviço pelo passageiro;
- d) Regime tarifário especial;
- e) Exploração do serviço através da utilização de meios e recursos enquadráveis no disposto do n.º 2 do artigo seguinte;
- f) Exploração do serviço através da utilização de meios e recursos afetos ao transporte escolar;
- g) Exploração do serviço através da utilização do transporte em táxi; ou;
- h) Exploração do serviço através da utilização do serviço de aluguer de veículos de passageiros com ou sem condutor, nos termos da respetiva legislação.

- Zonas não servidas por Transportes Públicos regulares.
- Realização de pré-reserva pelos passageiros.
- Possibilidade de recorrer à subcontratação de táxis transporte escolar ou IPSS.



# Contratualização dos serviços inter-regionais

## Artigo 9.º do RJSPTP

### Serviço público de transporte de passageiros inter-regional

*1 — As autoridades de transportes competentes a nível intermunicipal devem coordenar -se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais.*

*2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as competências de autoridade de transportes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais são assumidas de forma partilhada entre as autoridades de transportes das áreas geográficas abrangidas, nos termos do disposto no artigo seguinte.*

- As CIM e Áreas Metropolitanas deverão articular-se entre si quanto à organização dos serviços inter-regionais.
- Deverão consensualizar que entidade ficará encarregue da inclusão (nos “seus concursos”) das carreiras inter-regionais.
- Possíveis critérios de decisão poderão ser:
  - Qual a extensão do serviço no território de cada região abrangida?
  - Qual o nível de integração da(s) carreira(s) em causa nas redes de cada território?
  - Qual é a importância da(s) carreira(s) em questão para a população de cada região? (Ex: um carreira Santarém-Lisboa serve sobretudo passageiros de Santarém ou de Lisboa?)

# Índice

---

1. A necessidade de contratualização dos serviços de transporte

2. Etapas prévias

**3. Elementos da contratualização**

4. Fundamentação e pareceres

5. Execução e monitorização do contrato

# A contratualização deve conter (I)

## Artigo 21.º do RJSPTP

### Forma e conteúdo do contrato

1 - O contrato de serviço público é obrigatoriamente reduzido a escrito, dele devendo constar de forma clara os direitos e obrigações de cada uma das partes e as características do serviço público de transporte a prestar, designadamente, e quando aplicável:

- a) O **modelo de remuneração** do operador de serviço público, incluindo a eventual **compensação por obrigações de serviço público** previstas no contrato e os critérios para a sua determinação, quando sejam impostas;
- b) O **modelo de contrapartidas** a pagar pelo operador de serviço público à autoridade de transportes competente pelo direito de exploração do serviço público de transporte de passageiros;
- c) O **regime de partilha de risco** e de responsabilidades, entre autoridade de transportes e operador, inerente ao contrato, designadamente perante os passageiros e terceiras entidades;

- d) A **titularidade e o modo de repartição das receitas** geradas pela exploração do serviço;
- e) O regime de **incentivos e penalidades**, quando aplicável.
- f) A cobertura espacial e temporal da procura e da **oferta, os títulos de transporte** a disponibilizar, o respetivo **tarifário** e o sistema de **bilhética** e as formas de articulação intermodal;
- g) O **prazo de vigência** do contrato, de acordo com o previsto no Regulamento;
- h) Os **direitos exclusivos** atribuídos e ou as obrigações de serviço público, caso sejam impostas;
- i) As **modalidades de repartição dos custos** ligados à prestação dos serviços, nomeadamente, os custos de pessoal, de energia, de gestão, de manutenção e de operação de veículos;
- j) Os **parâmetros de qualidade do serviço**, contemplando os critérios de qualidade mais relevantes para os passageiros, como sejam a pontualidade, a informação prestada, a taxa de ocupação, o serviço de apoio ao cliente, a limpeza e a conservação dos veículos;

## A contratualização deve conter (II)

k) Os **parâmetros de qualidade** ambiental e energética, segurança, acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida e conforto associados aos veículos;

l) O sistema de **indicadores de execução e fiscalização** do contrato, sua especificação, requisitos de transferência de dados, titularidade do sistema e processo de auditoria, obrigações de reporte, bem como a forma e a periodicidade da sua comunicação;

m) Regras relativas à **modificação e ao incumprimento** do contrato pelas partes, bem como à sua resolução;

n) Indicação dos casos em que é possível a **alteração, a suspensão ou a resolução** do contrato por razões de interesse público;

o) A **propriedade do material circulante** e dos restantes meios afetos à exploração e o respetivo planeamento e gestão;

p) O regime associado ao **estabelecimento da concessão**;

q) A **caução** aplicável, nos termos previstos no Código dos Contratos Públicos.

**As peças concursais (que dão lugar ao contrato de serviço público) devem prever, quando aplicável, todos os estes aspetos relativos aos direitos e obrigações da Autoridade de Transportes e do operador durante a execução do contrato e exploração do serviço público**

# Organização do concurso por lotes vs rede única?

## Artigo 46.º-A do CCP Adjudicação por lotes

*1 — As entidades adjudicantes podem prever, nas peças do procedimento, a adjudicação por lotes.*

*2 — Na formação de contratos públicos de aquisição ou locação de bens, ou aquisição de serviços, de valor superior a € 135 000, e empreitadas de obras públicas de valor superior a € 500 000, a decisão de não contratação por lotes deve ser fundamentada.*

NOTA: O CCP não prevê a necessidade de fundamentação de não adjudicação por lotes nos contratos de concessão.

## EVENTUAIS FATORES A PONDERAR

- Fomento da concorrência.
- Sobreposição entre redes e/ou carreiras.
- Extensão territorial.
- Economias de escala e de rede.
- Possibilidade de participação de pequenos concorrentes.
- “Depender” de um único operador vs múltiplos operadores.
- Articulação tarifária e de bilhética entre as redes.
- Conhecimento da rede existente por parte dos passageiros e entropia associada a qualquer processo de mudança.
- Outros fatores.

# Oferta definida pela Autoridade de Transportes?

## OFERTA DEFINIDA PELA AT

- A Autoridade de Transportes define a oferta, incluindo no Caderno de Encargos uma descrição detalhada/mapa dos percursos de cada carreira, paragens, número de circulações e horários de cada circulação.
- Os concorrentes devem cumprir com a oferta fixada pela Autoridade de Transportes.

## OFERTA DEFINIDA PELA AT, COM GRAUS DE ADAPTAÇÃO

- A Autoridade de Transportes define o nível de oferta, incluindo no Caderno de Encargos uma descrição/mapa dos percursos de cada carreira, paragens, número de circulações, etc.
- Os concorrentes devem cumprir com a oferta fixada pela Autoridade de Transportes, dispondo de graus de adaptação.
- Exemplo: a AT define o número de circulações diárias de cada carreira, cabendo ao operador propor os horários concretos de cada circulação.

## OFERTA SUBMETIDA A CONCURSO

- A Autoridade de Transportes define os parâmetros base do nível de serviço de transporte público de passageiros que se pretende atingir (ex: % da população a menos de 800 metros de uma paragem).
- Os concorrentes propõem a oferta que se propõem realizar, sendo o nível de serviço da oferta um dos (principais) critérios de seleção.
- É necessário assegurar que os critérios de seleção são objetivos e permitem a comparabilidade entre propostas.



O Caderno de Encargos poderá também prever um (eventual) mecanismo de atualização do Plano de Oferta durante a vigência do contrato.

# Continuação do atual tarifário ou novo tarifário?

## Artigo 38.º do RJSPTP

### Títulos de transporte

*2 — A definição dos títulos de transporte a disponibilizar em determinado serviço público de transporte de passageiros (,,,) cabem à autoridade de transportes competente (...).*

## Artigo 40.º do RJSPTP

### Fixação e atualização de tarifas

*1 — Sem prejuízo das regras tarifárias previstas contratualmente, podem ser estabelecidas pela autoridade de transportes regras gerais relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas, em qualquer dos casos sendo assegurada a conformidade com a portaria referida no n.º 1 do artigo 38.º.*

## EVENTUAIS FATORES A PONDERAR

- Promoção da utilização dos transportes públicos.
- Promoção da coesão social (designadamente através da criação de títulos bonificados para determinadas tipologias de passageiros).
- Equilíbrio económico-financeiro da exploração do serviço público.
- Disponibilidade da AT para financiar a perda de receitas em caso de bonificação de títulos.
- Nível de informação disponível na AT para simular, de forma correta, os impactes de uma alteração tarifária.
- Outros fatores.

# Bilhética interoperável?

- A adoção de um sistema de bilhética sem contacto interoperável tem enormes vantagens para os passageiros:
  - Tarifários intermodais mais económicos;
  - Facilidade de utilização de múltiplos operadores ou serviços com o mesmo suporte.
- No entanto, são necessário 4 requisitos para o estabelecimento de um sistema de bilhética interoperável:
  - ➔ Compatibilidade tecnológica: a AT deve incluir no concurso as especificações técnicas a adotar por cada operador no seu sistema de bilhética.
  - ➔ Unidade central: gerida pela AT ou por entidade por esta designada, que assegura a interoperabilidade entre os vários sistemas de bilhética.
  - ➔ Definição de tarifários intermodais.
  - ➔ Definição, no concurso, do algoritmo de repartição de receitas relativas aos títulos intermodais.



# Quais os requisitos da frota a colocar no concurso?

## INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO ?

- Investimento a cargo do operador?
- Investimento pela AT e disponibilizada ao operador?
- No termo do contrato reverte para o operador ou para a AT?

## IDADE (?)

- Veículos novos ou são admitidos veículos usados?
- Requisitos de idade máxima?
- Requisitos de Idade média?

## AMBIENTE (?)

- Nível mínimo de Padrão Europeu de Emissões?
- Diesel / Híbridos / Elétricos?

## EQUIPAMENTOS (?)

- Capacidade mínima?
- Sistemas embarcados?
- Imagem?
- Acesso a cadeira de rodas?

**É necessário ter presente o equilíbrio entre os requisitos da frota colocados a concurso e o equilíbrio económico-financeiro do contrato, tendo em conta o nível de financiamento que a AT está disponível a atribuir à exploração do serviço público.**

# Transferência de trabalhadores para o futuro operador?

## Artigo 4.º do Regulamento 1370/2007

### Prazo [de concessões]

4-A. *No âmbito da execução dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público cumprem as obrigações aplicáveis no domínio da legislação social e laboral previstas no direito da União, no direito nacional ou em acordos coletivos.*

4-B. *A Diretiva 2001/23/CE é aplicável a uma mudança de operador de serviço público, caso essa mudança constitua uma transferência de empresa na aceção dessa diretiva.*

6. (...) *Ao mesmo tempo que cumprem a Diretiva 2001/23/CE, esses documentos e esses contratos de serviço público incluem também, se for caso disso, informações sobre os direitos e as obrigações relacionados com a transferência do pessoal contratado pelo operador anterior.*

- A Autoridade de Transportes pretende incluir no concurso a obrigatoriedade do futuro operador vir a contratar os trabalhadores do atual operador?
- Rege-se pelo disposto na legislação laboral e acordos coletivos de trabalho.

# Terminais rodoviários acessíveis aos concorrentes?

- As infraestruturas de transporte devem ser colocadas à disposição de todos os concorrentes em igualdade de circunstâncias:
  - Abrigos de paragem;
  - Terminais rodoviários;
  - Parques de estacionamento e oficinas (quando pertençam à Autoridade de Transportes).
- Caso a Autoridade de Transportes venha a requerer, no concurso público, a utilização de terminais rodoviários, deve assegurar-se de que tal não constitui uma barreira à entrada de novos concorrentes (para além do operador incumbente).



Centro Coordenador de Transportes de Aveiro

# Requisitos de certificação?

- A Autoridade de Transportes pode (se assim o desejar) estabelecer requisitos de certificação como obrigatórios, designadamente:
  - Sistema de Gestão da Qualidade;
  - Sistema de Gestão Ambiental;
  - Sistema de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho;
  - Sistema de Gestão da Responsabilidade Social;
  - Setor dos Transportes.

## NORMAS DE QUALIDADE ESPECÍFICAS PARA O SETOR DOS TRANSPORTES

- NP EN 13816:2003 – Transportes – Logística e serviços. Transporte público de passageiros. Definição da qualidade do serviço, objetivos e medição.
- NP 4493:2010 – Transporte público de passageiros. Linha de autocarros urbanos. Características e fornecimento do serviço.
- NP 4514:2014 – Transporte público de passageiros. Linha de autocarros interurbanos. Características e fornecimento do serviço.
- NP 4538:2015 – Transporte público de passageiros. Serviço de aluguer ocasional e regular especializado. Características e fornecimento do serviço.

# O contrato prevê um período de transição inicial?



O Período de Transição tem como objetivo dar ao Operador selecionado (especialmente caso não corresponda ao incumbente) um período de tempo suficiente para adquirir frota e montar a sua operação.

# Índice

---

1. A necessidade de contratualização dos serviços de transporte
2. Etapas prévias
3. Elementos da contratualização
- 4. Fundamentação e pareceres**
5. Execução e monitorização do contrato

# Fundamentação da decisão de contratar

## Artigo 36.º do CCP

### Decisão de contratar e decisão de autorização da despesa

*3 — Quando o valor do contrato for igual ou superior a €5.000.000, a fundamentação prevista no n.º 1 deve basear-se numa avaliação de custo/benefício e deve conter, nomeadamente e quando aplicável:*

- a) A identificação do tipo de beneficiários do contrato a celebrar;*
- b) A taxa prevista de utilização da infraestrutura, serviço ou bem;*
- c) A análise da rentabilidade;*
- d) Os custos de manutenção;*
- e) A avaliação dos riscos potenciais e formas de mitigação dos mesmos;*
- f) O impacto previsível para a melhoria da organização;*
- g) O impacto previsível no desenvolvimento ou na reconversão do país ou da região coberta pelo investimento.*

- O novo Código dos Contratos Públicos veio estabelecer a obrigatoriedade de realização de uma avaliação custo/benefício para contratos superiores a 5M€.

# Parecer prévio vinculativo da AMT

## Artigo 34.º do DL 78/2014

### Poderes

*1 - Para o desempenho das suas atribuições, a AMT possui poderes de regulação, de regulamentação, de supervisão, de promoção e defesa da concorrência, de fiscalização e sancionatórios, nos termos dos presentes estatutos e da lei-quadro das entidades reguladoras.*

2 - No exercício dos poderes de regulação compete, em especial, à AMT:

*b) Emitir parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor;*

- As peças de procedimentos de formação de contratos de concessão ou de prestação de serviços relativos ao transporte público de passageiros devem ser sujeitas a parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.
- A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes emitiu uma comunicação relativa à emissão do parecer prévio vinculativo:
- Para mais informações, consultar:
  - [http://www.amt-autoridade.pt/media/1505/site\\_informa%C3%A7%C3%A3o\\_stakeholders.pdf](http://www.amt-autoridade.pt/media/1505/site_informa%C3%A7%C3%A3o_stakeholders.pdf)
  - [http://www.amt-autoridade.pt/media/1504/informa%C3%A7%C3%A3o\\_amt-lei\\_52-2015.pdf](http://www.amt-autoridade.pt/media/1504/informa%C3%A7%C3%A3o_amt-lei_52-2015.pdf)

# Visto prévio do Tribunal de Contas

## Artigo 46.º da LOPTC

### Incidência da fiscalização prévia

*1 - Estão sujeitos à fiscalização prévia do Tribunal de Contas, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º:*

*a) Todos os atos de que resulte o aumento da dívida pública fundada dos serviços e fundos do Estado e das regiões autónomas com autonomia administrativa e financeira, e das demais entidades referidas nas alíneas c) a e) do n.º 1 do artigo 2.º, bem como os atos que modifiquem as condições gerais de empréstimos visados;*

*b) Os contratos de obras públicas, aquisição de bens e serviços, bem como outras aquisições patrimoniais que impliquem despesa nos termos do artigo 48.º, quando reduzidos a escrito por força da lei;*

*c) As minutas dos contratos de valor igual ou superior ao fixado nas leis do Orçamento nos termos do artigo 48.º, cujos encargos, ou parte deles, tenham de ser satisfeitos no ato da sua celebração;*

*d) Os atos ou contratos que formalizem modificações objetivas a contratos visados e que impliquem um agravamento dos respetivos encargos financeiros ou responsabilidades financeiras;*

*e) Os atos ou contratos que formalizem modificações objetivas a contratos não visados que impliquem um agravamento dos respetivos encargos financeiros ou responsabilidades financeiras em valor superior ao previsto no artigo 48.º*

- Resolução nº 14/2011 - 1ª S/PL (**Instrução e tramitação dos processos de fiscalização prévia**)
- <https://www.tcontas.pt/pt/actos/resolucoes/2011/res-2011.shtm>

## Legislação de referência

---

- Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o **Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros**.
- **Regulamento (CE) n.º 1370/2007**, do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338 Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016.
- Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprovou os **Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes**.
- Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, que define as normas aplicáveis às **Parcerias Público-Privadas**.
- Decreto Lei n.º 60/2016, de 8 de agosto, que estabelece as regras específicas aplicáveis à prestação de **serviço público de transporte de passageiros flexível**.
- Decreto Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no **contrato de transporte rodoviário de passageiros** e bagagens, em serviços regulares.
- Decreto Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, que estabelece o regime jurídico do **acesso à atividade de transporte rodoviário de passageiros**.
- Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o novo regime jurídico da **concorrência**.

# Fundamentação da operação proposta

## ESTUDO DO PROJETO

Fundamentação jurídica, económica e financeira da operação proposta.

## PEÇAS DO PROCEDIMENTO

Programa do concurso e Caderno de Encargos

## CONTRATOS EM VIGOR

Requerido pela AMT. Contratos de concessão, prestação de serviços e/ou de serviço publico)

## INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO E DA MOBILIDADE

Requerido pela AMT. Instrumentos que tenham sido tidos em conta na elaboração dos procedimentos

## DOCUMENTAÇÃO REQUERIDA PELO TC

Requerido pelo TC. Elementos previstos na Resolução nº 14/2011 - 1ª S/PL

## Estudo do Projeto deve conter: (I)

### OBJETIVOS

- A enunciação clara dos objetivos do projeto;

### ENQUADRAMENTO LEGAL

- A especificação da adequação do proposto às normas legais e demais instrumentos normativos aplicáveis, incluindo regimes legais aplicáveis a autarquias locais;

### PREÇO BASE

- A indicação dos pressupostos específicos tidos em conta no apuramento do preço base do procedimento concursal/contratual, incluindo as compensações financeiras e/ou preço contratual, por obrigações de serviço público e/ou contratuais;

### PRAZO CONTRATUAL

- A adequação do prazo de vigência às circunstâncias e características específicas de cada projeto, designadamente, investimento;

### OPÇÕES DO PROJETO

- A fundamentação das principais opções tomadas nas peças procedimentais ou contratuais apresentadas, designadamente os pressupostos subjacentes à definição da oferta; das obrigações contratuais e de serviço público; da realização de investimentos; do modelo de remuneração; do esquema de penalidades e/ou incentivos; do reporte de informação e fiscalização e supervisão do cumprimento do contrato; da qualidade, etc;

### OFERTA E PROCURA

- Caracterização da procura e da oferta e das condições da prestação dos serviços de transporte de passageiros;

## Estudo do Projeto deve conter: (II)

### COMPARADOR PÚBLICO-PRIVADO

- A fundamentação do racional subjacente ao modelo de exploração do serviço público adotado (atribuição por via de concurso público, exploração por operador interno/pela autoridade de transportes, ou outro), comparando-o com as formas alternativas de alcançar os mesmos fins, tendo em conta, designadamente, o nível de risco e o value for money para o erário público.

### VIABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA

- Fundamentação da sustentabilidade e equilíbrio económico-financeiro da operação (bem como da comportabilidade orçamental da despesa associada), eventualmente incluindo análises de sensibilidade;

### CUSTO-BENEFÍCIO

- A especificação os resultados pretendidos e as vantagens daí decorrentes, numa perspetiva de análise custo-benefício (quanto ao projeto em si mas também quanto à organização institucional);

### MATRIZ DE RISCOS

- Matriz dos principais riscos do contrato e sua repartição entre as partes contratantes.

### OUTROS DOCUMENTOS

- Outra documentação/estudos técnicos (económico, financeiro, jurídico) de fundamentação das opções propostas, considerados relevantes, incluindo a garantia de cumprimento de legislação e regulamentação laboral (incluindo transmissão de empresa, estabelecimento e pessoal) bem como das necessárias e diversas autorizações e licenças aplicáveis à atividade.

# Compensações por obrigações de serviço público

## Artigo 3.º do RJSPTP

### Definições

- *«**Obrigação de serviço público**», a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas;*
- *«**Compensação por obrigação de serviço público**», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período;*

### Exemplos de compensações por OSP

- Indemnizações compensatórias pela exploração do serviço público.
- Compensações por disponibilização de tarifários bonificados a determinados grupos de passageiros.
- Direito exclusivo de exploração do Serviço Público numa determinada linha ou território.
- Fornecimento de frota ou instalações ao operador, a custo zero ou abaixo do custo de mercado.

**O apuramento do valor base das compensações por OSP incluídas a concurso deve ser justificado pela AT.**

# Preço Base das Compensações por OSP

## Artigo 24.º do RJSPTP

### Compensação por obrigações de serviço público

1 — O cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo.

2 — A atribuição da compensação referida no número anterior, quando aplicável, é efetuada nos termos do anexo ao Regulamento [1370/2007] e do Decreto -Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto.

3 — Nos termos das disposições referidas, a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público.

## ANEXO DO REGULAMENTO 1370/2007

Efeito financeiro líquido

=

1) Custos incorridos em relação a uma OSP ou a um conjunto de OSP impostas pela AT competentes

-

2) Incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da OSP em causa

-

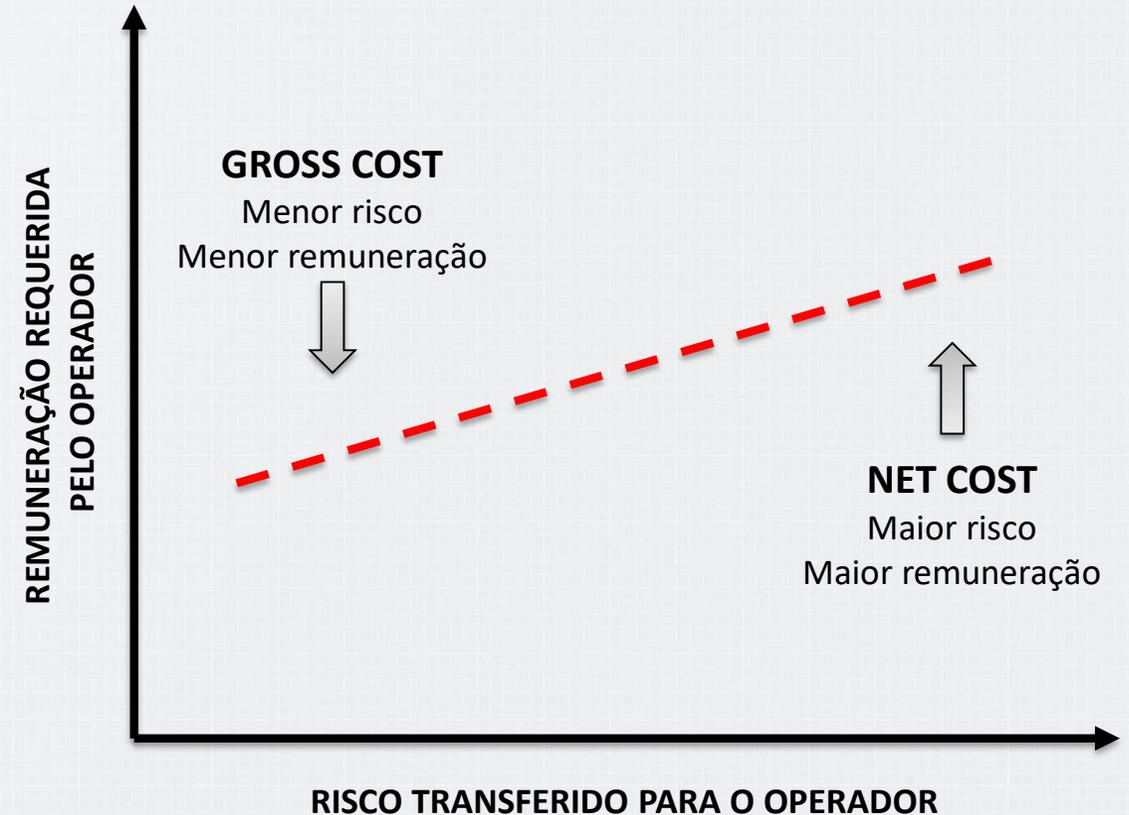
3) Receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da OSP em causa

+

4) Lucro razoável

# Princípios gerais

- Não existe um modelo ideal “one-size-fits-all” na estruturação do modelo de risco e remuneração em contratos de serviço público.
- Há que ter em conta as especificidades de cada situação, designadamente:
  - Nível de maturidade da concessão;
  - Nível de know-how da autoridade de transportes;
  - Objetivos críticos para a autoridade de transportes, designadamente o nível de remuneração e de risco que está disponível para incorrer;
  - Capacidade de cada uma das partes para gerir cada tipo de risco.



# Remuneração e risco

## CONTRATOS DO TIPO GROSS COST

- Operador é contratado para operar o serviço público.
- A remuneração do operador é integralmente paga pela Autoridade de Transportes, associada ao número de veículos.km produzidos.
- Riscos típicos a cargo do operador:
  - Risco de produção (e risco de oferta?).
- O risco de procura (receita tarifária) corre por conta da autoridade de transportes.
- Este tipo de contratos pressupõe um menor nível de risco transferido para o operador, a que corresponde também um nível de remuneração mais baixa.

## CONTRATOS DO TIPO NET COST

- Operador é contratado para explorar o serviço público.
- Remuneração do operador provém (total ou parcialmente) das receitas tarifárias.
- Eventual pagamento de indemnizações compensatórias ao operador pelo cumprimento das obrigações de serviço público do contrato.
- Riscos típicos a cargo do operador:
  - Risco de produção e de oferta.
  - Risco de procura.
- Este tipo de contratos pressupõe um maior nível de risco transferido para o operador, a que corresponde também um nível de remuneração mais elevada.



Estes são os modelos tradicionais, podendo ser estabelecidos modelos intermédios, com requisitos de ambos os tipos de contrato.

# Fundamentação da partilha de risco

## Artigo 413.º do CCP

### Partilha de riscos (de concessões)

*1 — O contrato deve implicar uma significativa e efetiva transferência para o concessionário do risco de exploração dessas obras ou serviços, que se traduz no risco ligado à procura ou à oferta, ou a ambos.*

*2 — Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se que o concessionário assume o risco de exploração quando:*

*a) Em condições normais de exploração, não há garantia de que recupere os investimentos efetuados ou as despesas suportadas no âmbito da exploração das obras ou dos serviços que são objeto da concessão; ou*

*b) A parte do risco transferido para o concessionário envolve uma exposição real à imprevisibilidade do mercado, o que implica que quaisquer perdas potenciais por ele incorridas não sejam meramente nominais ou insignificantes.*

- Os diferentes riscos inerentes à parceria devem ser repartidos entre as partes de acordo com a respetiva capacidade de gerir esses mesmos riscos
- A fundamentação do projeto deve incluir uma matriz de riscos, em formato de tabela ou outro de natureza semelhante, donde conste uma descrição sumária daqueles, que permita a clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros.

# Definição da duração do contrato

## Artigo 410.º do CCP

### Prazo [de concessões]

*1 — O prazo de vigência do contrato é fixado em função do período de tempo necessário para amortização e remuneração, em normais condições de rendibilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário.*

## Artigo 3.º do Regulamento 1370/2007

### CONTRATOS DE SERVIÇO PÚBLICO E REGRAS GERAIS

*3) A duração dos contratos de serviço público é limitada e não pode ser superior a dez anos para os serviços de autocarro, e a quinze anos para os serviços de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados. (...)*

- O prazo do contrato deve ser justificado pela Autoridade de Transportes.
- Não pode ser superior ao estabelecido no Regulamento 1370/2007.

# Qual a forma mais eficiente de prestar o serviço público?



Qual o custo para o erário público de cada alternativa?  
Qual o nível de risco incorrido pela AT?  
Experiência e know-how?  
Meios de exploração disponíveis para prestar o serviço?  
Qual o horizonte temporal?  
Etc.

# Verificação da rentabilidade do projeto

## Receitas

- Procura
- Receitas tarifárias
- Outras receitas

## Custos

- Pessoal
- FSE
- CMVMC
- Outros

## Investimento

- Frota
- Meios de produção

## Financiamento

- Capitais próprios
- Capitais alheios

## Rentabilidade

- Margem de lucro razoável
- Nível de rentabilidade do projeto e de rentabilidade acionista



Deverá ainda incluir-se uma análise de sensibilidade à variação da procura e aos pressupostos de evolução macroeconómica utilizados.

# O projeto cria valor para a sociedade?



# Índice

---

1. A necessidade de contratualização dos serviços de transporte
2. Etapas prévias
3. Elementos da contratualização
4. Fundamentação e pareceres

## 5. Execução e monitorização do contrato

# Obrigações de reporte do operador

- As obrigações de reporte constituem um dos mais valiosos elementos dos novos contratos de serviço público, uma vez que permitem às AT passar a dispor de mecanismos para:
  - Conhecer a oferta;
  - Conhecer a procura;
  - Conhecer os custos e receitas do serviço público;
  - Estabelecer um regime de incentivos e penalidades.
- As obrigações de reporte são especialmente críticas para as AT que optarem por contratos de “1ª Geração”, uma vez que lhes permitirá obter informação para preparar o concurso subsequente de forma fundamentada e sustentada.
- A informação reportada deve ser fidedigna e baseada, sempre que possível, em relatórios automáticos dos sistemas embarcados e demais sistemas do serviço público.

## EXEMPLOS DE INDICADORES

- Veículos.km realizados.
- Lugares.km oferecidos.
- Número de passageiros transportados.
- Número de passageiros.km transportados.
- Matriz Origem-Destino dos passageiros transportados.
- Circulações realizadas.
- Incumprimento de circulações previstas.
- Atrasos;
- Consumo de combustível;
- Custos do serviço público;
- Receitas do serviço público;
- Número de reclamações;
- Etc.

# Exemplos de formas de verificação do contrato

## SISTEMAS EMBARCADOS

- Reporte gerado de forma automática pelos sistemas embarcados, designadamente:
  - Oferta e produção quilométrica.
  - Procura de passageiros por paragem, por linha, etc.
  - Receitas tarifárias.

## REPORTE DO OPERADOR

- Reporte de informação contratualmente previsto, designadamente no que concerne à execução financeira do contrato.
- Outros indicadores e informações contratualmente previstos.

## FISCALIZAÇÃO PELA AT

- Realização de inspeções ou auditorias à prestação do serviço público.

## FISCALIZAÇÃO POR TERCEIRAS ENTIDADES

- Contratualização de terceiras entidades (universidades ou empresas fiscalizadoras) para fiscalizar ou auditar o cumprimento do contrato. Exemplos:
  - Realização de inquéritos de satisfação dos clientes.
  - Técnica do cliente mistério.

# O Gestor do Contrato

## Artigo 290.º -A

### Gestor do contrato

1 — O contraente público deve designar um gestor do contrato, com a função de acompanhar permanentemente a execução deste.

2 — Quando se trate de contratos com especiais características de complexidade técnica ou financeira ou de duração superior a três anos, e sem prejuízo das funções que sejam definidas por cada contraente público, o gestor deve elaborar indicadores de execução quantitativos e qualitativos adequados a cada tipo de contrato, que permitam, entre outros aspetos, medir os níveis de desempenho do cocontratante, a execução financeira, técnica e material do contrato.

3 — Caso o gestor detete desvios, defeitos ou outras anomalias na execução do contrato, deve comunicá-los de imediato ao órgão competente, propondo em relatório fundamentado as medidas corretivas que, em cada caso, se revelem adequadas.

- O novo Código dos Contratos Públicos criou a figura do Gestor do Contrato.
- Compete ao Gestor do Contrato acompanhar a execução do contrato, designadamente quanto à prestação do serviço público às populações.
- Ver Instrução n.º 1/2016 do Tribunal de Contas relativa ao **“Controlo e acompanhamento de contratos de concessão e de subconcessão celebrados pelas entidades do setor empresarial do Estado”**.
- Link: [https://www.tcontas.pt/pt/actos/instrucoes/2016/in-st-001-2016-2s\\_dr.pdf](https://www.tcontas.pt/pt/actos/instrucoes/2016/in-st-001-2016-2s_dr.pdf)

# **ROAD-MAP PARA A CONTRATUALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS**

## **GRUPO DE TRABALHO PARA A CAPACITAÇÃO DAS AUTORIDADES DE TRANSPORTES**

Preparado por: VCDuarte, Lda ([www.vcduarte.pt](http://www.vcduarte.pt))

Para: I.M.T. | Grupo de Trabalho para a Capacitação das Autoridades de Transportes

Data de elaboração: Abril de 2018

Data de aprovação: Abril de 2018

Proibida a cópia, reprodução ou divulgação sem autorização expressa dos autores.