



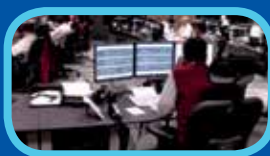
PROJETO EPTA

D4.4

Tomada de Posição
& Orientações

Líder da tarefa: UNIABDN
Relatório preparado por UNIABDN

Maio 2014



www.EPTAproject.eu

Conteúdo

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PAPEL DE UMA AUTORIDADE DE TRANSPORTES PÚBLICOS	4
3. O MODELO DE ATP EM GRANDES ÁREAS URBANAS	5
4. O MODELO DE ATP EM ÁREAS URBANAS DE DIMENSÃO PEQUENA E MÉDIA	7
5. ESTRUTURA DE UMA ATP EM ÁREAS URBANAS DE DIMENSÃO PEQUENA E MÉDIA	10
6. CONCLUSÕES	12

1. INTRODUÇÃO

O EPTA (Autoridades de Transportes Públicos na Europa como factor-chave para a sustentabilidade do sector dos transportes) é um projeto de Cooperação Territorial Europeia financiado pelo programa **INTERREG IVC** que começou em Janeiro de 2012. O Programa de Cooperação Inter-regional INTERREG IVC, financiado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), ajuda as Regiões da Europa a trabalhar juntas para partilhar experiências e boas práticas na área da inovação, economia conhecimento, ambiente e prevenção de riscos.

O objetivo geral do EPTA é a transferência de experiência, conhecimento e boas práticas sobre o papel e as funções das Autoridades de Transporte Público, ATP. O foco do EPTA consiste em assistir áreas rurais e urbanas de pequena e média dimensão que estão a considerar a criação de ATPs. O projecto visa aumentar a sustentabilidade dos transportes públicos, ao considerar aspectos ambientais, energéticos e económicos, identificando “modelo(s)” apropriados de ATP enquanto ferramenta de governação da mobilidade urbana. A UE estabeleceu objetivos políticos para alcançar um sistema de transportes mais sustentável (Comissão Europeia, 2011). A complexidade inerente à resposta a dar às necessidades de mobilidade de todos os cidadãos requer uma visão clara e uma abordagem de governação efetiva e coordenada. É importante para os decisores políticos e governos locais coordenar competências entre os diferentes actores a distintos níveis dentro de um quadro de políticas claro e adequado.

Para aumentar a sustentabilidade dos transportes nas grandes áreas urbanas, através de acções específicas relativas ao transporte público, já foram adoptadas diferentes abordagens na Europa ao longo de muitos anos, com o estabelecimento de autoridades específicas. Estas autoridades (Autoridades de Transporte Público – ATPs ou Autoridades Organizadoras – AOs) actuam segundo o interesse público para garantir o funcionamento de um sistema integrado de transportes no seu território. À medida que o mercado de transportes europeu se abre mais à concorrência, muitas autoridades em cidades mais pequenas e áreas rurais estão a considerar reestruturar o planeamento e organização dos transportes em unidades operacionais e órgãos de controlo (ATPs).

As condições de operação dos transportes variam de país para país e, por vezes, de região para região dentro do mesmo país. Isto torna difícil identificar um modelo único de ATP que seja replicável.

Este relatório (D4.4 Tomada de Posição & Orientações) baseia-se em todas as atividades do projeto EPTA e representa a capitalização das suas experiências para a criação de pré-condições e para um estabelecimento e gestão efetivos de ATPs em pequenas áreas rurais e áreas urbanas de média dimensão.

O objetivo do D4.4 é a transferência dos resultados mais relevantes do EPTA para os decisores políticos e actores relevantes. Este relatório pretende ser uma ferramenta a ser usada como um guia estratégico para um MODELO de ATP e guia prático com sugestões concretas para a criação e /ou gestão de ATPs.

Baseando-se em estudos anteriores, na literatura publicada e em experiências operacionais de ATPs, o projeto EPTA identificou sete pilares (ou funções) do modelo de ATP: Regulação, Planeamento, Concurso/ Adjudicação, Integração, Promoção, Gestão (dos contratos), Monitorização (dos contratos – ver EPTA D3.1 ‘Funções de um Modelo de ATP’).

Existe um número de tarefas chave identificáveis associadas a cada pilar. Algumas tarefas relacionam-se apenas com um pilar enquanto outras abrangem mais do que um. O trabalho desenvolvido no EPTA identificou os pilares e sub-tarefas para uma ATP plenamente funcional, como se apresenta na Figura 3.1.

As sub-tarefas identificadas na Figura 3.1 foram estabelecidas durante o projeto através da transferência de experiências entre os parceiros do projeto e os participantes nos workshops, cursos de formação e intercâmbio de pessoal, desenvolvidos na Componente 3 do projeto. Algumas das sub-tarefas foram investigadas mais detalhadamente em 8 estudos de viabilidade realizados pelos parceiros do projeto (Ver D4.1). A avaliação cruzada (D4.2) efectuada avaliou a relevância e importância destas sub-tarefas em diferentes ambientes operativos e sob estruturas de governação diferentes. Esses resultados são a base das orientações apresentadas neste relatório.

2. O PAPEL DE UMA AUTORIDADE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

Antes de seguir para a tomada de posição e orientações para Autoridades de Transporte Público (também referidas como autoridades organizadoras) é importante considerar primeiro a definição da Associação Internacional de Transporte Público (UITP)ⁱ do que é, ou devem ser, uma ATP:

“Autoridades Organizadoras são organizações que actuam no interesse público para garantir um sistema integrado de transportes atraente e funcional. Elas criam o contexto necessário a um transporte público bem sucedido tendo em vista o valor económico, social e ambiental para cidadãos e empresas”

Fonte: Organising Authorities Mission Statement (UITP-2009)

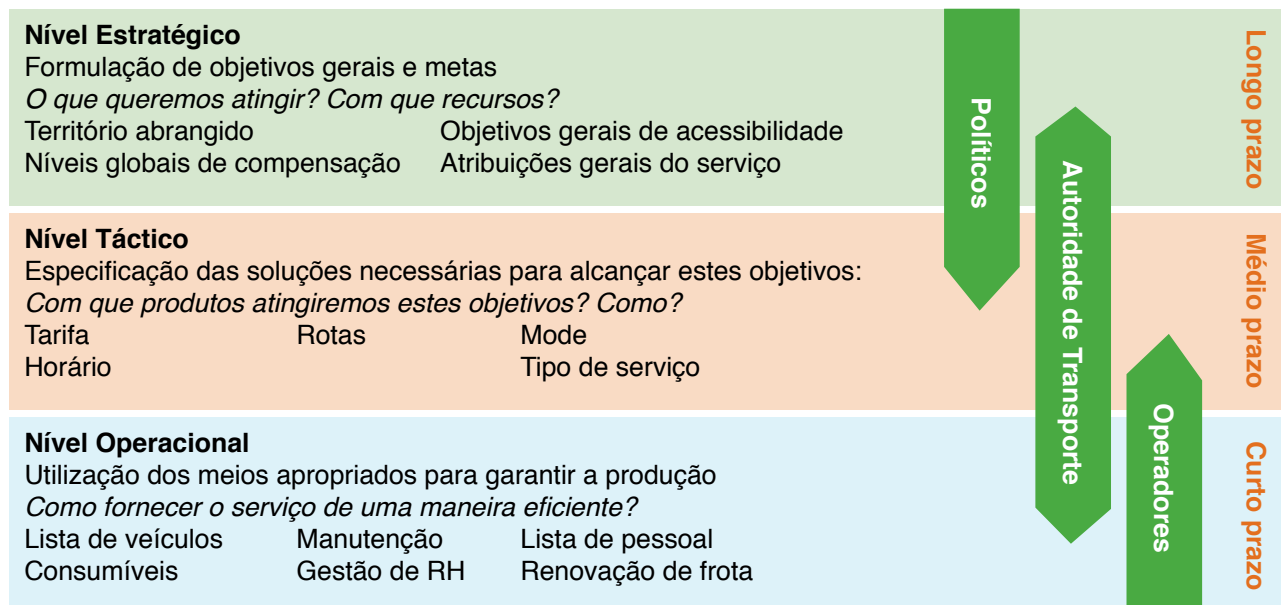
Tal como ilustrado na Figura 2.1, a Autoridade de Transporte Público estabelece a ligação entre os decisores políticos e os operadores de transporte público:

ⁱ UITP (L'Union internationale des transports publics) é uma organização para autoridades e operadores de transporte público, políticos e decisores, institutos científicos e fornecedores de transporte público e indústria.

- As ATPs criam o contexto necessário para organizar e coordenar as diferentes opções de mobilidade numa determinada área geográfica e garantir um serviço de transporte público eficiente, confortável e de qualidade.
- Independentemente de um operador ser público ou privado, o papel da ATP é actuar no interesse público para garantir que os diferentes modos estão bem integrados, são económicos e acessíveis e organizados de uma forma compatível com as metas estratégicas definidas pelos governos locais.
- Estas metas estratégicas podem ser relativas ao transporte público e acessibilidades, mas também a políticas ambientais, de ordenamento do território, inclusão social, estacionamento ou planeamento da circulação rodoviária.
- Uma autoridade de transportes tem um orçamento definido e muitas vezes limitado para alcançar estes fins.

Na prática, são os funcionários dos governos (seja ao nível nacional, regional ou local) quem garante que as metas estratégicas são respeitadas. O alcance do envolvimento de uma ATP em atividades de nível estratégico e/ou operacional varia de acordo com circunstâncias locais, mas é muito influenciado pela escala da cidade / área a servir. A secção seguinte fornece orientação neste ponto.

Figura 2.1: Níveis de responsabilidade na provisão de transportes



Fonte: Markets in Motion, UITP (2005)

3. O MODELO DE ATP EM GRANDES ÁREAS URBANAS

Hoje em dia é universalmente reconhecido que as grandes áreas urbanas/metropolitanas beneficiam com as ATPs e tipicamente seguem uma estrutura organizacional descentralizada operada por uma agência legal dedicada. Estudos anteriores realizados pela EMTA (2003), Finn e Nelson (2004) e UITP (2011) identificaram as principais atividades e responsabilidades no fornecimento de serviços de transporte ao público. Estas foram consolidadas no EPTA para definir os seus 7 pilares: Regulação, Planeamento, Concurso/Adjudicação, Integração, Promoção, Gestão e Monitorização (dos contratos) – ver EPTA D3.1 ‘Funções de um Modelo de ATP’.

O projeto EPTA expandiu estes 7 pilares para identificar um maior número de funções chave ou sub-tarefas associadas aos 7 pilares principais. Esta abordagem é ilustrada na Figura 3.1. O anel interior mostra os pilares EPTA, rodeados por um segundo anel que indica as sub-tarefas ou funções chave que as ATPs podem desempenhar. Algumas destas sub-tarefas abrangem mais de um pilar.

As subtarefas contidas na Figura 3.1 combinam as tarefas e responsabilidades de todos os três actores representados na Figura 2.1, nomeadamente políticos, autoridades e operadores de transporte. Na prática, são os governos (seja ao nível nacional, regional ou local) que garantem que as metas estratégicas são respeitadas.

Figura 3.1: Modelo para uma ATP totalmente funcional



Devido à escala do provisão de transportes nas grandes áreas metropolitanas, as ATPs das grandes cidades tendem a ter um papel ativo em todas as sub-tarefas identificadas no anel exterior da Figura 3.1. O âmbito do seu envolvimento varia consoante a sub-tarefa e as circunstâncias locais. As ATPs Metropolitanas são as principais responsáveis pelo desenvolvimento de todas as tarefas associadas com os pilares de concurso/adjudicação, gestão de contratos, promoção e integração. A excepção é o fornecimento do serviço as ATPs, que é domínio dos operadores, ainda que actuem também por vezes como fornecedor de determinados serviços.

A tomada de posiçãoⁱⁱ das Autoridades de Transporte Metropolitanas Europeias e, mais recentemente, os resultados do projeto CAPRICEⁱⁱⁱ ('Regiões Capitais Integrando o Transporte Colectivo para Aumentar a Eficiência Energética') sublinham a importância de uma forte integração de redes de transporte e de coordenação com políticas de planeamento e desenvolvimento urbano. Estas sub-tarefas associadas aos pilares de planeamento e regulação na Figura 3.1 são uma parte crescente do papel das ATPs em grandes áreas metropolitanas.

ii http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_position_50_years_cemt_en.pdf

iii <http://www.caprice-projeto.info/spip.php?rubrique1>

Exemplo de uma grande ATP Metropolitana: Londres

A Transport for London (TfL), a ATP para a área da Grande Londres, envolve-se em todas as subtarefas identificadas na Figura 3.1. O seu papel é desenvolver a Estratégia de Transportes de Londres e gerir os serviços em toda a área de Londres, pelos quais o Presidente é, em última análise, o responsável.

A TfL gere os autocarros de Londres, o metro - London Underground (LU), o metro ligeiro - Docklands Light Railway (DLR), o metro de superfície - London Overground e o London Tramlink. A TfL tem um processo de concurso competitivo para 700 linhas de autocarro em que se definem os termos do serviço em detalhe (planeamento construtivo), especificando os trajetos, frequência e preços. Os contratos são concessionados em termos brutos, o que requer recursos humanos significativos para monitorizar o desempenho e levar a cabo a fiscalização das receitas através da inspeção de bilhetes. Ela não fornece os serviços de autocarro mas gere os sistemas de metro, metro de superfície e metro ligeiro/eléctrico em Londres.

A TfL desenvolveu um smart card (o cartão Oyster) 'sem contacto' para pagamento em qualquer serviço de transporte público gerido pela TfL. Cada semana são efectuadas cerca de 57 milhões de deslocações com recurso aos cartões Oyster e estes são utilizados em mais de 85 por cento das deslocações de passageiros de autocarro.

A TfL também actua como autoridade gestora do trânsito e rede rodoviária para a Grande Londres com as seguintes atribuições:

- Responsabilidade operacional total pela Transport for London Road Network (TLRN) – 580km de vias rodoviárias principais na Capital. Estas ascendem a cinco por cento das vias de Londres mas comportam mais de 30 por cento do seu trânsito.
- Responsabilidade estratégica pela coordenação dos trabalhos e garantir a fluidez do trânsito (incluindo peões) na mais ampla Strategic Road Network (SRN) – 500km adicionais de vias rodoviárias geridos pelo Distrito.
- Gerir e manter os 6,000 sinais de trânsito de Londres e controlo operacional em tempo real da rede rodoviária através do London Streets Traffic Control Centro (LSTCC)
- Gerir e operar os sistemas de Congestion Charging, Low Emission Zone (LEZ) e Source London, bem como as infracções de trânsito não criminalizadas na TLRN, incluindo a regulação de estacionamento, cargas e descargas e corredores de transportes públicos.

As receitas operacionais, incluindo receitas das tarifas e da taxa de congestionamento, ascendem a mais de 47% do financiamento total e alcançam cerca de £5bilhões por ano. Os restantes rendimentos procedem de uma bolsa do governo central mas esta está a ser crescentemente substituída por taxação local (sob a forma de encargos sobre negócios locais e impostos) sobre os quais a TfL tem maior controlo.

A Mayor's Transport Strategy é a principal ferramenta de políticas através da qual o Presidente da Câmara e a TfL exercem as suas atribuições quanto ao planeamento, gestão e desenvolvimento dos transportes em Londres. O desenvolvimento desta estratégia foi delegado na TfL apesar de o Presidente reter a responsabilidade de aprovação dos documentos consultivos. À TfL foi delegada a responsabilidade de levar a cabo as necessárias consultas e avaliações de impacto.

The above illustrates the extent of the tasks which a grandes cidades metropolitanas ATP has responsibility for. However, this nível of activity requires significant resource in terms of finance e staffing. TfL employs over 20,000 staff e annually requires over £5billion in funds in addition to the operating revenues generated.

4. O MODELO DE ATP EM ÁREAS URBANAS DE DIMENSÃO PEQUENA E MÉDIA

Enquanto o modelo descrito na secção 3 (e ilustrado na Figura 3.1) pode representar a situação típica de uma ATP em grandes áreas metropolitanas, o projeto EPTA concluiu que um tal nível de funcionalidade poderá não ser indicado nem possível para uma ATP em áreas urbanas de pequena ou média dimensão. Enquanto às ATPs nalgumas grandes áreas metropolitanas foram conferidos poderes que lhes permitem definir políticas específicas e ter jurisdição com poderes legais de execução e autonomia para angariar fundos próprios e assim financiar os seus serviços e atividades, nas cidades mais pequenas e áreas rurais as ATP não possuem tais poderes e atribuições. Como resultado, não existe simplesmente o conhecimento e a influência ao nível das políticas, nem os recursos financeiros e humanos ao nível operacional nas ATP das áreas urbanas pequenas ou médias para que estas possam assumir um papel ativo em todas as sub-tarefas identificadas na Figura 3.1.

A questão principal, a que o EPTA pretende responder, é qual o modelo mais adequado para a organização e implementação de ATPs em cidades de pequenas e média dimensão. As pressões económicas actuais e as prioridades ambientais estão a ser o catalizador para que as autoridades locais revejam a estrutura de gestão dos transportes dentro da sua jurisdição e considerem o estabelecimento de uma ATP. Incentivadas pela necessidade de aumentar a eficiência global dos serviços, tem havido muitos exemplos de alterações dos limites de actuação das autoridades (alargamento) para reduzir custos, alterações na regulação para estimular mais concorrência e uma tendência contínua para a descentralização de mais poderes de governos centrais para o nível local. Simultaneamente, observa-se um aumento na procura de iniciativas de transporte amigas do ambiente, nas quais os departamentos das autoridades locais de transporte possuem demonstradamente menos experiência.

No EPTA, além de se investigar a adequação de diferentes modelos de estrutura de ATPs em pequenas e médias áreas urbanas e em áreas rurais, examinou-se a viabilidade de várias funções diferentes (as mais

relevantes para os parceiros do projeto) no quadro dos pilares do EPTA através de 8 diferentes estudos de viabilidade.

Os 8 sites dos estudos de viabilidade examinados são:

- THEPTA (Grécia): Concurso e adjudicação dos serviços de transporte em autocarro em Thessaloniki
- ALOT (Itália): Plano de negócio para uma ATP – Adjudicação do serviço
- SRM (Itália): Concepção e Controlo de um Contrato de Serviço de Transporte Público
- Brasov (Roménia): Estrutura e papel da ATP Metropolitana de Brasov
- ALMADA (PORTUGAL): Definição da actuação e funções da Câmara Municipal de Almada enquanto Autoridade Local de Transportes/Casa da Mobilidade de Almada
- ROGALAND (Noruega): Integração e simplificação do sistema de tarifas e bilhetes em Rogale
- RAZLOG (BULGÁRIA): Sistema de partilha de bicicletas e automóveis
- PRAGUE Suchdol (República Checa): Estabelecer mais e melhor consulta com os parceiros locais e o público

Apesar dos diferentes estudos terem objetivos e contextos muito diferentes, a sua análise revelou um conjunto de aspectos chave:

1. O nível de envolvimento das ATP necessita de se basear na escala da operação. O envolvimento da ATP tem um custo associado de recursos e tempo. Assim, o que funciona nas grandes cidades não é muitas vezes apropriado ou possível em áreas urbanas de pequena e média dimensão. Em geral, quanto maior for a população coberta, mais funções pode a ATP abarcar.
2. A concepção do contrato e a adjudicação são elementos chave para ATPs de qualquer dimensão. É aqui que as ATPs têm o poder para influenciar quem opera os serviços e a actuação dos operadores – o que tem um efeito na qualidade e níveis do serviço, expectativas de fornecimento de dados sobre o seu desempenho, níveis de integração com outros operadores e outros modos. Tudo isto dita os requisitos do operador para a monitorização do serviço e para apoiar a acção de integração que a ATP possa implantar.

O tipo de contrato pode influenciar a estratégia de marketing e a abordagem de um operador – ex.: os contratos baseados em custos de exploração líquidos colocam sobre o operador o ónus de atrair passageiros, o que tende a resultar no fornecimento de serviços inovadores e bem publicitados. Para informação e orientação mais detalhada sobre a implementação ver o módulo de formação online EPTA sobre a [concepção do contrato e adjudicação](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. As grandes ATPs metropolitanas inclinam-se mais para uma abordagem prática quanto às actividades de monitorização do serviço e promoção, do que para a sua delegação em operadores. Por outro lado, as pequenas e médias cidades não possuem os recursos humanos para se dedicarem a essas tarefas, tendendo a focar-se na aprovação e supervisão da monitorização dos serviços efectuada pelo operador e em actividades relacionadas com a integração entre operadores, modos e sectores. Para informação e orientação mais detalhada sobre a implementação ver o módulo de formação EPTA sobre [monitoring and incentives](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>

4. As grandes cidades metropolitanas têm um papel ativo na formação de políticas que garantam a correcta integração entre o planeamento e desenvolvimento urbano e os transportes e também no planeamento dos investimentos na infraestrutura de transportes na sua área geográfica. Por outro lado, as ATPs de pequenas e médias áreas urbanas têm pouca ou nenhuma capacidade de intervenção nestas matérias, já que o seu planeamento é feito a um nível de governação distinto (governo nacional, regional ou local) e o seu financiamento proveniente de fundos locais ou nacionais. É vital que haja uma melhor maior comunicação e integração entre a Autoridade Local de Transportes e os órgãos regionais ou nacionais que asseguram o planeamento dos serviços de transporte. O projeto EPTA identificou a necessidade de um mecanismo mais formal para representar mais fortemente as necessidades e preocupações locais no processo de definição de políticas e

planeamento. Isto é relevante não só para as ATPs de cidades pequenas e médias terem uma voz nas políticas e planeamento regionais ou nacionais, mas também para os municípios de grandes cidades metropolitanas poderem participar nas opções de planeamento com impacto na vida dos cidadãos. O EPTA recomenda que se constitua um comité que seja uma plataforma onde se debata a política de transportes e mobilidade e as opções de planeamento estratégico para coordenar e promover a cooperação entre municípios, ATPs e governos Metropolitanos/Regionais. Este comité deverá integrar representantes das ATP, decisores dos governos nacionais/regionais e locais, bem como grupos de técnicos e peritos (ex. Universidades, Terceiro Sector, etc.). Estes especialistas fornecerão assessoria e darão contributos, em representação dos interesses locais no processo de planeamento e decisão, tornando o processo mais abrangente e participado.

5. Um Comité de Planeamento Estratégico (como descrito acima) poderá também presidir a decisões sobre financiamento e gastos. Esta abordagem torna mais plausível a adopção de estratégias de financiamento local, tais como proveitos sobre a venda de combustíveis, receitas de estacionamento, entre outras que se adequem à realidade local. Estas fornecem meios democráticos e geríveis localmente para financiar o transporte público. A presença de representantes locais eleitos democraticamente constitui uma garantia do respeito da vontade da população. Este modelo poderá proporcionar um financiamento mais flexível e dirigido à satisfação das necessidades locais, em lugar de estar restringido por constrangimentos e decisões regionais ou nacionais, o que permitirá à ATPs responder melhor às necessidades dos seus cidadãos. Para informação e orientação mais detalhada sobre a implementação ver o módulo de formação da EPTA sobre [funding](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>

Com base nos resultados e recomendações do projeto EPTA expostos acima, a Figura 4.1 ilustra o modelo de ATP proposto para uma cidade de pequena ou média dimensão.

Figura 4.1 Modelo de uma ATP numa cidade de pequena ou média dimensão



5. ESTRUTURA DE UMA ATP EM ÁREAS URBANAS DE DIMENSÃO PEQUENA E MÉDIA

As observações do projeto EPTA sugerem que a estrutura mais “custo-eficiente” para uma ATP em cidades de pequena e média dimensão assume a forma de uma agência descentralizada contratada/incumbida pelo governo local ou nacional. O seu foco principal será, então, a aprovação e supervisão dos serviços e a facilitação e imposição da integração entre operadores, modos e sectores.

Em caso de adopção do modelo da Figura 4.1 incluindo a formação do Comité de Planeamento e Estratégico, a ATP poderá operar como uma organização independente com as seguintes vantagens:

- torna-se possível o financiamento local,
- as necessidades dos utilizadores mantêm-se no centro das acções da ATP,
- o foco num menor número de funções permite o desenvolvimento de conhecimento e competências pelos seus trabalhadores e, assim, um controlo efetivo do cumprimento do contrato de serviços de transporte, pugnando por um alto nível de qualidade,
- muitos dos riscos de fornecimento dos serviços e recursos necessários à recolha de dados e promoção dos serviços são assumidos pelos operadores.

A maior vantagem da abordagem acima é que o custo associado ao funcionamento da ATP pode ser relativamente baixo, dado que os recursos humanos necessários serão muito menores do que os de um ATP de uma grande cidade, na qual o envolvimento na concepção do serviço, monitorização e promoção são geralmente muito maiores. Esta modalidade de agência também permite flexibilidade na contratação de recursos humanos, podendo contratar-se temporariamente quando necessário, dado que um município pequeno poderá ter dificuldade em contratar directamente a título permanente. O estabelecimento de um Comité de Planeamento Político e Estratégico também obvia a necessidade de uma ATP possuir uma estrutura de gestão pesada, com políticos eleitos localmente, dado que estes teriam assento no comité, em vez de na direcção da ATP.

Tudo o que foi exposto acima contribui para uma estrutura humana muito leve mas, ainda assim, capaz de responder em momentos de picos de trabalho. Ou seja: trata-se de uma solução de baixo custo para formar uma ATP, o que é um ponto crítico em pequenas áreas rurais e cidades de pequena e média dimensão.

Apresenta-se de seguida exemplos de estrutura e funções/responsabilidades de uma ATP no caso de dois parceiros do projeto EPTA: SRM Bologna e a ATP proposta para a Área Metropolitana de Brasov.

Exemplo de uma ATP para uma cidade de média dimensão: Bolonha, Itália

A SRM (Reti e Mobilità Srl) é a agência que actua como Autoridade de Transporte Público da Província de Bolonha (servindo uma população de quase 1 milhão de habitantes distribuídos por 60 municípios). É uma sociedade por acções, cujo capital é inteiramente público e pertence ao Município e Província de Bolonha. Estabeleceu-se em 2003 quando várias funções de interesse público na área do transporte público foram delegadas à SRM por corpos do governo local.

O orçamento para financiar o transporte público é de 96 Milhões de Euros por ano, sendo mais de 80% fornecidos pelo Governo Regional (a Região de Emilia-Romagna no caso da SRM), com base em parâmetros como o total de km de TP por ano, etc. O remanescente dos fundos vem de entidades locais.

A SRM gere todo este orçamento e também controla os principais ativos necessários para fornecer os serviços de transporte público. Com este orçamento tem o controlo completo do processo de concurso e adjudicação e financia os operadores locais com base no Contrato de Serviço celebrado com estes.

A gestão e o controlo dos contratos também são tarefas delegadas à SRM. Esta tem alguma atividade na promoção da integração do serviço mas as funções estratégicas como o planeamento e a definição das tarifas são da competência dos municípios locais e da Província de Bolonha, enquanto que a definição de políticas / regulação estão essencialmente a cargo do Governo Regional.

Assim, a SRM tem uma estrutura de recursos humanos muito leve, empregando apenas 9 pessoas. O orçamento para tal é providenciado por uma fatia de 0.5% do Financiamento Regional para os TP (360,000 Euro por ano), mais cerca de 400,000 Euro de uma renda relativa à infraestrutura de transporte.

Mais recentemente, a gestão do estacionamento na via pública foi adjudicada à SRM pelo Município de Bolonha, após concurso público, o que proporcionará a contratação de mais duas pessoas para o seu corpo técnico. Este exemplo ilustra a flexibilidade e capacidade de resposta a oportunidades adicionais oferecida pela abordagem de Agência para ATPs em pequenas e médias cidades.

Proposta para uma ATP de uma cidade de média dimensão: Brasov, Roménia

A ATP da Área Metropolitana de Brasov foi criada para responder à forma extremamente desregulada como os serviços de transporte são fornecidos na Região da Cidade de Brasov (aprox. 450 000 habitantes numa área relativamente compacta). A ATP foi desenvolvida durante o projeto EPTA e beneficiou das melhores práticas europeias identificadas tanto dentro como fora da parceria EPTA.

A ATP da Área Metropolitana de Brasov é basicamente uma ONG de entidades públicas locais. Trata-se de uma estrutura em linha com o quadro legislativo romeno e permite, pela primeira vez, que autoridades locais de pequenas comunidades estejam envolvidas na organização do seu sistema público de transportes.

A Associação para o Desenvolvimento Sustentável do Transporte Público de Brasov foi estabelecida em 2013 e engloba 15 comunidades da área metropolitana em conjunto com a ATP da Agência Metropolitana de Brasov. Esta associação irá tomar decisões estratégicas sobre políticas/regulação e planeamento.

A abordagem inicial é no sentido da ATP de Brasov abarcar um conjunto limitado de funções tais como concursos / adjudicação e controlo, dando contributos para o planeamento e regulação através da Associação para o Desenvolvimento Sustentável do Transporte Público de Brasov. Outras funções serão integradas no modelo de ATP à medida que a organização cresça e vá fomentando o aparecimento de uma massa crítica favorável ao seu desenvolvimento.

O pessoal permanente da estrutura da ATP será reduzido (4-8 funcionários a tempo inteiro). Diferentes especialistas poderão ser contratados temporariamente para tarefas específicas quando necessário.

Dada a estrutura humana reduzida, uma grande parte da responsabilidade pela monitorização dos contratos de serviço será transferida para os operadores seleccionados. A ATP irá estabelecer procedimentos para a monitorização e verificar o seu cumprimento bem como recolher dados sobre o processo de monitorização. Para compensar os poucos recursos humanos empregues pela ATP, é desejável, onde possível, usar tecnologia TIC especialmente para fins de monitorização do serviço.

O orçamento anual estimado para assegurar o funcionamento da nova ATP é de cerca de 157 000 Euro, mas cerca de 100 000 Euro/ano já asseguram a provisão de serviços mínimos.

6. CONCLUSÕES

Este relatório baseia-se em todas as atividades do projeto EPTA e representa a capitalização das experiências do projeto para a criação de pre-condições para um efetivo estabelecimento e gestão de uma ATP em áreas urbanas de pequena e média dimensão. O objetivo é transferir os resultados mais relevantes do EPTA para os decisores políticos e actores relevantes. Este relatório serve de ferramenta usada tanto como guia estratégico para um modelo de ATP como de guia prático com sugestões concretas para criar e/ou gerir ATPs.

Orientações para as funções de uma ATP

Enquanto que as necessidades dos utilizadores se devem manter no centro das acções da ATP, o nível de funcionalidade conseguido pelas ATPs metropolitanas não seria adequado nem possível para ATPs em áreas urbanas de pequenas e média dimensão. A Figura 4.1 apresenta o modelo para uma ATP de pequenas e médias áreas urbanas, cujos aspectos mais relevantes se enumeram nos pontos seguintes:

- 1) A adjudicação e a elaboração do contrato são cruciais em ATPs de qualquer dimensão.
- 2) Assim, o foco primário da ATP é fornecer aprovação e supervisão de serviços de transporte e facilitar/impor a integração entre operadores, modos e sectores.
- 3) Devem ser delegadas no operador as actividades diárias com grande afectação de recursos (fornecimento do serviço, monitorização e promoção).
- 4) O foco num conjunto de funções mais limitado (em comparação com as ATPs Metropolitanas) permite a criação de mais conhecimento nestas funções pela equipa da ATP, assegurando um controlo efetivo do cumprimento do contrato de serviços de transporte e garantindo elevados níveis de qualidade no seu desempenho.
- 5) Os riscos de fornecimento dos serviços e os recursos necessários à recolha de dados e promoção dos serviços de transporte devem ser assegurados pelos operadores.
- 6) A integração deve manter-se como o elemento principal da actividade da ATP em cidades de pequena e média dimensão.
- 7) As necessidades e preocupações locais devem ser mais fortemente representadas nos processos de definição de políticas e de planeamento, através da formação de um Comité de Planeamento e Estratégico – permitindo contributos formais da ATP e dos actores locais no planeamento e nas decisões sobre políticas e regulação.



Orientações para a estrutura de uma ATP

A estrutura mais eficiente em termos de custos para uma ATP em cidades de pequena e média dimensão é, segundo as conclusões do projecto EPTA, uma agência descentralizada contratada ou incumbida pelo governo local ou nacional.

AATP deve operar como uma organização independente com as seguintes vantagens:

- Possibilitar o financiamento local.
- O custo de estabelecimento de uma ATP pode ser relativamente reduzido, dado que os recursos humanos necessários são muito menores do que os necessários para uma ATP de uma grande cidade, em que o envolvimento na concepção do serviço, monitorização e promoção são geralmente muito maiores.
- Esta modalidade de agência permite também flexibilidade na contratação de recursos humanos, podendo contratar-se temporariamente quando necessário, dado que um município pequeno poderá ter dificuldade em contratar directamente a título permanente.
- O estabelecimento de um Comité de Planeamento e Estratégico também retira a necessidade de uma ATP possuir uma estrutura de gestão pesada, com políticos eleitos localmente, dados que estes teriam assento no comité, em vez de na direcção da ATP.

O resultado é uma estrutura de recursos humanos muito leve, mas que mantém capacidade para responder a picos de actividade ou de trabalho. Este modelo fornece uma solução de baixo custo para formar uma ATP, que é uma entidade essencial em cidades pequenas de pequena ou média dimensão.



EPTA (European model for Public Transport Authority as a key factor leading to transport sustainability) is a European Territorial Cooperation project funded under the INTERREG IVC EU Programme lasting from January 2012 to June 2014.



The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.