



ECOSSISTEMA DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES
SÍNTESE DA MONITORIZAÇÃO DA
AMT NO ÂMBITO DO ESTADO DE EMERGÊNCIA
E DA 1.ª FASE DA SITUAÇÃO DE CALAMIDADE - COVID-19

Maio 2020

CONTEXTO

A atual pandemia causada pelo novo coronavírus SARS CoV-2 e que causou a doença COVID-19 está a afetar de forma inesperada e avassaladora, as sociedades e as economias no mundo. Portugal não foi exceção, pelo que o quadro excepcional de saúde pública que enfrentamos vem sendo acompanhado pela implementação de medidas extraordinárias e de caráter urgente, alargadas a todos os agentes da atividade económica, inscritas num contexto de invulgar grau de incerteza.

Perante este quadro dinâmico na tomada permanente e contínua de medidas articuladas com o grau de incerteza associado, foram surgindo inúmeras questões que, desde a primeira hora, importava identificar e acompanhar, e desta forma tentar dar resposta às dúvidas e solicitações dos agentes económicos nos diferentes setores de atividade.

Pelo que, e após a fase de resposta imediata a esta calamidade, os desafios que temos agora pela frente são a recuperação rumo à desejável “nova normalidade”, com todas as dificuldades inerentes, e a reconquista de confiança dos cidadãos nos diferentes agentes económicos, pois só assim conseguiremos a reconstrução económica e social que se impõe e que todos desejamos.

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, no âmbito das suas atribuições e competências, tem monitorizado os impactos desta pandemia, sistematizando um conjunto de informação que é recolhida e analisada por uma equipa multidisciplinar.

A obtenção de informação relevante, com transparência, objetividade e em tempo útil, é, neste contexto, e aos olhos desta Autoridade, a pedra angular para uma reflexão que se pretende transversal e integrada sobre as preocupações que dominam o dia a dia do ecossistema onde atuamos. Considera-se que a informação que tem sido recolhida tem contribuído, entre outros pontos, para uma visão integrada sobre a acessibilidade territorial, social e económica ao serviço público de transporte e, do mesmo modo, para avaliar os impactos ao nível da sustentabilidade económica, financeira e social que o serviço público hoje enfrenta, e ainda para suportar as medidas que no *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* tem sido delineadas, sejam por sua iniciativa, ou como resultado do apoio na definição e implementação de políticas públicas.

Em rigor, todos os intervenientes deste ecossistema se viram confrontados com a necessidade de trilhar caminhos pautados pela incerteza, pois as condições e os critérios com base nos quais se podem levantar gradualmente as medidas de confinamento dependem em grande medida de dados que se obtêm ao longo do tempo, nomeadamente, dados epidemiológicos. Como tal, ainda não é possível o pleno restabelecimento dos serviços de transporte e respetivas infraestruturas, facto que obriga a uma incontornável capacidade de adaptação, de flexibilidade e de resiliência com vista à tomada das decisões necessárias na preparação da ambicionada retoma.

A esta luz, a AMT elaborou a Síntese que se apresenta, e que visa disponibilizar a todas as partes interessadas um Ponto de Situação genérico desde a declaração do estado de emergência, e que resultou da interação com os vários intervenientes do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* (Governo, Entidades Públicas competentes, agentes económicos públicos e privados, associações profissionais e empresariais, e outros), e de um acompanhamento diário da realidade internacional, designadamente através da Comissão Europeia.

Acreditamos que a partilha das experiências vividas, também em contextos geográficos diferenciados, e por diferentes atores poderá ser uma mais valia para a prossecução do superior interesse público, assente na promoção da coesão territorial e social através de uma Mobilidade que se pretende Inclusiva, Eficiente e Sustentável.

Face a um circunstancialismo em que muita coisa será diferente, a articulação e a cooperação entre todos os atores do ecossistema, a par da capacidade de perspetivar, de agir e de reagir, afiguram-se absolutamente cruciais para enformar um futuro que, sendo distinto do que antevíamos, possa acarretar a credibilidade, a confiança e a criatividade necessárias no processo de transformação rumo a uma mobilidade sustentável e mais consentânea com os compromissos de matriz ambiental que o país oportunamente firmou.

Assim, a Síntese da Monitorização desenvolvida pela AMT durante o Estado de Emergência e o fim da 1.ª Fase da Situação de Calamidade foi estruturada em 6 capítulos, considerando as matérias em análise:

- I - Monitorização do transporte público coletivo de passageiros
- II - Monitorização do transporte individual de passageiros;
- III - Monitorização do transporte de mercadorias;
- IV - Monitorização das infraestruturas:
 - IV.1 – Rodoviárias;

IV.2 – Ferroviárias;

IV.3 – Portuárias;

V - Benchmarking de medidas de funcionamento dos transportes públicos em outros países europeus;

VI - Prestação de informação a Autoridades de Transporte, Empresas e utilizadores.

I – MONITORIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

O Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, no âmbito do Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, e do Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março, determinou que as Autoridades de Transporte Locais, previstas na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, deviam proceder à articulação com os respetivos operadores de transportes, no sentido de:

- Adequar a oferta à procura e às necessidades de transporte, salvaguardando a continuidade do serviço público essencial;
- Limitar o número máximo de passageiros transportados a 1/3 da lotação do veículo, de forma a garantir a distância de segurança entre passageiros;
- Reduzir, sempre que possível, as possibilidades de contacto entre motoristas e passageiros, de modo a minimizar o risco de contágio, designadamente obrigando à utilização do acesso dos passageiros pela porta traseira, quando os veículos não disponham de cabine separada para o motorista;
- Assegurar a limpeza e a desinfeção de veículos, instalações e equipamentos utilizados pelos passageiros e outros utilizadores, de acordo com as recomendações das autoridades de saúde;
- Proceder a alterações e aos necessários ajustamentos na operação e respetivos procedimentos, designadamente no sistema de validação e venda de títulos, de regras imperativas de salvaguarda da saúde pública e proteção de funcionários e passageiros. A oferta de transporte público de passageiros deve ser dinâmica, procurando responder às necessidades da população, sendo que os serviços existentes, independentemente do seu título jurídico enquadrador, têm ou deverão ter as margens suficientes para poderem adaptar-se à realidade, indo ao encontro do superior interesse público subjacente a um Serviço Público Essencial.

Face ao encerramento temporário, entre outros, de estabelecimentos de ensino, de limitações a atividades económicas em consequência das medidas de confinamento

e/ou quarentena dos cidadãos, foi recomendado¹ pela AMT às autoridades de transportes locais e aos operadores de transportes o seguinte:

- A análise conjunta sobre que medidas se poderiam implementar para adequar a operação às necessidades atuais, sempre, onde e quando se justificasse e tendo em conta tratar-se de um serviço público essencial. Foi ainda sugerida a ponderação das adaptações que se verificassem necessárias no contexto dos procedimentos de contratação pública ou de gestão de contratos públicos em vigor;
- Que em conjunto garantissem a adequada informação aos passageiros, bem como a efetiva disponibilidade e acessibilidade aos meios de aquisição de títulos de transporte, como sejam o multibanco, a internet, o equipamento de venda automática, e/ou postos de venda ao público com atendimento presencial, promovendo também a proteção de funcionários em veículos e postos de atendimento;
- Que assegurassem a aquisição de títulos de transportes previamente à sua utilização, por tal obrigação não ter sido suspensa.

A AMT divulgou, ainda, as normas e recomendações da Direção-Geral de Saúde (DGS), da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Comissão Europeia, quanto a regras de higienização e utilização de transportes públicos.

De acordo com a informação oportunamente prestada por autoridades de transportes locais e pelos operadores de transportes, tais medidas foram sendo paulatinamente implementadas, e de uma forma geral, verificou-se:

- A redução da oferta face à forte redução na procura, tendo sido adotados os horários de verão ou de fim de semana, bem como a suspensão de alguns serviços, e reforço de outros, conforme os casos, e, tendo em conta o comportamento dinâmico da procura. As autoridades de transporte e os operadores, avaliavam permanente as necessidades inerentes à prestação de serviços e implementavam os necessários ajustamentos;

¹ A este propósito, importa referir que todos os comunicados da AMT relacionados com o COVID-19, bem como a legislação relevante, nacional e europeia, em termos de transportes estão disponíveis em <http://www.amt-autoridade.pt/comunicação/COVID-19>

- A implementação da medida de entrada dos passageiros pela porta traseira dos autocarros, com suspensão de validação de títulos de transportes e a venda de bilhetes a bordo, designadamente para proteção dos motoristas;
- A redução de, pelo menos 1/3, da lotação, de veículos, para proteção dos passageiros;
- O reforço dos procedimentos de limpeza e higienização de veículos e instalações;
- A abertura dos controlos de acesso nas estações (quando existentes);
- A suspensão ou restrição da utilização de elevadores ou ascensores.

Por via da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10-B/2020, de 16 de março, foram suspensas as ligações internacionais por:

- Via rodoviária, com exceção do transporte internacional de mercadorias, do transporte de trabalhadores transfronteiriços e da circulação de veículos de emergência e socorro e de serviço de urgência;
- Via ferroviária, exceto para o transporte de mercadorias; e
- Via fluvial.

Em resultado das diversas medidas excecionais e temporárias que foram implementadas, o comportamento ao nível da procura, segundo informação prestada por alguns operadores, traduziu-se basicamente na redução da procura, nos seguintes termos:

- Ligações rodoviárias de longo curso: Cerca de 90%;
- Transporte urbano e intermunicipal (conforme as regiões): Superior a 60%;
- Ligações ferroviárias de longo curso: Cerca de 85% nos comboios Alfa Pendular e 90% nos comboios Intercidades;
- Ligações ferroviárias urbanas e suburbanas e nos Metro: Superior a 70%.

Constatou-se, igualmente, que os diversos modos de transportes procuraram, regra geral de forma positiva, adaptar a sua oferta à procura de acordo com as reais necessidades das pessoas.

Neste enquadramento, e ciente do alcance das inquietações geradas pelo quadro vertente, a AMT recomendou às Autoridades de Transportes, a prorrogação do prazo

de execução dos relatórios previstos no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e no Regulamento n.º 430/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio de 2019, até 1 de outubro de 2020.

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que estabelece a definição de procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia COVID-19, foram elaboradas orientações para a sua aplicação em articulação com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., (IMT) e com o Fundo Ambiental, estando em preparação a definição de procedimentos de avaliação da atribuição de compensações, por parte da AMT.

O Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, o Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março, o Decreto n.º 2-B/2020, de 2 de abril, e o Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, estabeleceram diversas restrições ao exercício de atividades económicas e à mobilidade dos cidadãos, tendo-se limitado, também, a circulação dos diferentes modos de transporte coletivos no sentido de preservar a saúde pública.

De acordo com o já citado Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, tais medidas induziram impactos diretos na redução das receitas provenientes da venda de serviços de transporte, facto que poderá ter agravado o défice de exploração dos serviços de transporte, na medida em que, sendo os transportes públicos serviços essenciais, aquele diploma estabeleceu, expressamente, a necessidade de se manterem serviços mínimos de transporte, que se revelassem necessários para assegurar a mobilidade dos cidadãos e, também, para promover a sustentabilidade daquelas empresas

Por via do Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, as Autoridades de Transportes passaram a estar habilitadas a proceder aos ajustamentos na operação de transportes e respetivos procedimentos, na medida do necessário, e com expressa observância dos respetivos circunstancialismos estipulando o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que a atribuição verbas previstas para o Programa de Apoio à Redução Tarifária está sujeita à supervisão da AMT.

A este propósito, e sem prejuízo das competências legais próprias do Fundo Ambiental e do IMT, a AMT divulgou os esclarecimentos tidos por adequados relativamente às questões que, entretanto, lhe foram suscitadas pelas Autoridades de Transporte, sobre essa matéria. Assim,

- Foi transmitido às autoridades de transportes locais que todos os cartões e perfis associados a títulos de transporte, inclusive títulos comparticipados, que expirassem a partir do dia 23 de fevereiro, poderiam manter-se válidos e com possibilidade de esses títulos serem adquiridos, evitando assim a necessidade de procedimentos presenciais para renovação de cartões e condições de acesso a títulos.

Tal possibilidade fundamentou-se no n.º 1 do artigo 16.º e no artigo 37.º do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, que permitiu que autoridades públicas aceitassem, para todos os efeitos legais, a exibição de documentos suscetíveis de renovação, cujo prazo de validade expirasse a partir da data da entrada em vigor daquele decreto-lei ou nos 15 dias imediatamente anteriores ou posteriores.

Neste sentido, foram abrangidas, a renovação de suportes de títulos e tarifas de transportes, no que se refere ao “Passe Social +” ou outros atribuídos em condições semelhantes, com o mesmo fundamento que sustentava a igual regra para outros tipos de documentação, ou seja, evitar deslocações e contactos de cidadãos, entre si e com trabalhadores encarregues de tais tarefas, por razões de saúde pública.

Estas possibilidades foram conferidas durante o prazo de vigência do Estado de Emergência, e/ou enquanto vigorassem as medidas restritivas impostas naquele âmbito, designadamente de salvaguarda da saúde pública e proteção de funcionários e utilizadores do transporte público de passageiros.

- A AMT esclareceu, ainda, que não decorre do Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, a possibilidade de não aquisição e/ou não detenção de título de transporte, previamente ao início da viagem.

Ademais, foi recomendado que as autoridades e os operadores de transportes garantissem a efetiva disponibilidade, e acessibilidade, aos meios de aquisição de títulos de transporte, como sejam o Multibanco, a Internet, o Equipamento de Venda Automática, e/ou Postos de Venda ao Público com atendimento presencial.

Mais se considerou dever ser promovido o adequado esclarecimento das regras de utilização dos transportes públicos, no que se refere a estas matérias, bem

como quanto às recomendações da DGS nos sítios da internet, postos de atendimento ao público ou outros meios de informação.

- Atentas as limitações às respetivas atividades de entidades públicas e privadas, decorrentes das restrições impostas e/ou recomendadas pelo Governo e pela DGS, no contexto de natureza excecional de prevenção e contenção da pandemia COVID-19, foi sugerida, nos termos do Código dos Contratos Públicos, e sempre que possível, a ponderação de alargamento ou prorrogação de prazos inerentes ao cumprimento de obrigações no âmbito de procedimentos de contratação de serviços públicos de transporte de passageiros, que estivessem em preparação ou a decorrer. Entre tais obrigações, estaria em causa o prazo para a apresentação das propostas, de forma a garantir que as mesmas fossem elaboradas e avaliadas em condições adequadas e de efetiva concorrência.
- Ademais, foi acrescentado que a oferta de transporte público de passageiros deveria ser dinâmica, procurando responder às necessidades da população, sendo que os serviços existentes, independentemente do seu título jurídico enquadrador, tinham ou deveriam ter as margens suficientes para poderem adaptar-se à realidade que era dinâmica, indo ao encontro do superior interesse público subjacente a um Serviço Público Essencial. Face ao encerramento temporário, entre outros, de estabelecimentos de ensino, foi esclarecido que cabia às autoridades de transportes locais e aos operadores de transporte analisar, conjunta e articuladamente, para fazer face à oferta e procura existentes, quais as medidas que poderiam ser implementadas para adequar a operação às reais necessidades verificadas, sempre, onde e quando se justificasse.

No âmbito do Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 33-A/2020, de 30 de abril, que declara a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, foram publicados os Decretos-Lei n.º 20/2020, de 1 de maio e n.º 22/2020 de 16 de maio., que determinam que as entidades públicas ou privadas responsáveis por transporte coletivo de passageiros deveriam, cumulativamente, assegurar:

- A lotação máxima de 2/3 da sua capacidade para o transporte terrestre, fluvial e marítimo;

- A limpeza diária, a desinfeção semanal e a higienização mensal dos veículos, instalações e equipamentos utilizados pelos passageiros e outros utilizadores, de acordo com as recomendações das autoridades de saúde;
- A obrigatoriedade de utilização de máscaras ou viseiras na utilização de transportes coletivos de passageiros, pelos passageiros com idade igual ou superior a 10 anos, a partir da transposição das portas dos veículos e da entrada em canais de acesso a cais de embarque ou cais de acesso a estações.

Em caso de incumprimento, as entidades públicas e privadas responsáveis por espaços, estabelecimentos, serviços e edifícios públicos e meios de transporte, deveriam informar os utilizadores não portadores de máscara que não poderiam aceder, permanecer ou utilizar os espaços, estabelecimentos ou transportes coletivos de passageiros, e informar as autoridades e as forças de segurança desse facto, caso os utilizadores insistissem em não cumprir aquela obrigatoriedade.

Cumpre relevar que o incumprimento da obrigatoriedade de uso de máscara ou viseira nos transportes coletivos de passageiros constitui contraordenação, punida com coima de valor mínimo correspondente a 120 € e valor máximo de 350 €.

Poderiam, ainda, ser adotadas outras medidas adicionais, que se revelassem adequadas e necessárias, no sentido de preservar a saúde pública, designadamente a não disponibilização da venda de títulos de transporte a bordo, a instalação de separações físicas entre os condutores e os passageiros e a disponibilização de gel ou solução cutânea desinfetante.

De qualquer modo, as dificuldades em garantir uma oferta adequada para evitar a acumulação de procura em alguns serviços, por parte de operadores de transportes e respetivas autoridades locais, mantém-se face à imprevisibilidade na procura, e tendo em conta a redução da faturação das empresas, bem como a adesão ao teletrabalho e ao regime de *layoff* simplificado.

II – MONITORIZAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Na monitorização que foi sendo promovida relativamente ao transporte individual, destaca-se o seguinte:

Táxi e TVDE ²

O Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, determinou a restrição do acesso ao banco dianteiro e a renovação do ar interior das viaturas e a limpeza das superfícies, o que tem sido cumprido.

Quanto à possibilidade conferida aos Municípios para restringir a circulação de táxis, não temos reporte do recurso a tal medida.

Posteriormente, e nos termos do plasmado na Portaria n.º 107-A/2020, de 4 de maio, foi determinado que os bancos dianteiros apenas deveriam ser utilizados pelo motorista, não podendo a ocupação máxima dos veículos pelos passageiros ultrapassar 2/3 dos restantes bancos, devendo continuar a assegurar-se a renovação do ar interior das viaturas e a limpeza das superfícies, podendo proceder-se à instalação de separações físicas entre os condutores e os passageiros, e à disponibilização de gel ou solução cutânea desinfetante.

Neste registo, importa assinalar que o presente quadro de saúde pública infligiu severas quebras na procura, quer no que respeita a táxis, quer no que concerne a TVDE, as quais ascenderam, em média, a cerca de 80%, segundo nos foi reportado.

Rent-a-Car e Sharing

No que se refere ao *rent-a-car*, apesar da reportada redução da atividade em mais de 60%, foi mantida a possibilidade de apoio a funções essenciais, como o transporte de mercadorias, desde que cumpridas as regras de proteção de saúde pública.

No que se refere ao *sharing* (*bike-sharing*, *car-sharing* etc), foi reportado que uma parte substancial dos serviços foram suspensos, ainda que alguns meios de serviços de *bikesharing* tivessem sido realocados ao apoio a funções essenciais, sobretudo na distribuição de bens alimentares.

² Transporte em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica

II – MONITORIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS

As restrições impostas no contexto da crise sanitária impactaram de forma relevante sobre diversos aspetos cruciais do mercado único, nomeadamente o fornecimento de bens e serviços essenciais a toda a Europa e na livre circulação nas viagens transfronteiras.

A Comissão Europeia face ao quadro em presença pugnou por propor a adoção de medidas que contribuíssem para abrandar a propagação da epidemia sem esquecer a necessidade de limitar os efeitos negativos sobre a livre circulação de pessoas, bens e serviços.

Assim, as orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras, para proteção da saúde pública e simultaneamente garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais, adotadas pela Comissão Europeia em 16 de março de 2020, sublinharam o princípio de que todas as fronteiras internas da UE deveriam permanecer abertas ao transporte de mercadorias e deveriam ainda ser garantidas as cadeias de abastecimento dos produtos essenciais.

Corredores verdes

No âmbito da Comunicação da Comissão (2020/C 96 I/01) sobre a implementação de “corredores verdes” ao abrigo das orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais, a Comissão apresentou um conjunto de conselhos práticos sobre as modalidades de aplicação das referidas orientações que visam salvaguardar a continuidade do transporte de mercadorias em toda a União Europeia (UE) durante a atual crise pandémica³.

Neste contexto, os Estados-Membros foram convidados a designar, sem demora, os postos de passagem das fronteiras internas da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), de modo a constituir vias reservadas denominadas por “corredores verdes” que deveriam estar abertos a todos os veículos de transporte de mercadorias, incluindo todos os veículos pesados e ligeiros e, se fosse caso disso, comboios e navios.

³ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf



Nos termos da referida Comunicação da Comissão, a passagem nestes postos transfronteiriços, incluindo os controlos e rastreios médicos dos trabalhadores do setor dos transportes, não deveria ultrapassar os 15 minutos nos postos de fronteiras terrestres internas.

Do mesmo modo, todos os veículos de transporte de mercadorias e condutores deveriam ser tratados de forma não discriminatória, independentemente da origem, do destino ou do país de registo do veículo, ou da nacionalidade do condutor. Os Estados-Membros não deveriam ainda estabelecer qualquer distinção entre os veículos que transportassem mercadorias que se destinassem a serem utilizadas no seu território ou os que estavam apenas em trânsito.

Orientações práticas para assegurar a livre circulação

Através da Comunicação C (2020) 2051 final, de 30.3.2020, a Comissão apresentou um conjunto de orientações práticas para assegurar a livre circulação em profissões críticas, nomeadamente de trabalhadores para os quais a liberdade de circulação é considerada

essencial, como por exemplo, os trabalhadores dos setores dos transportes e da alimentação.

Neste contexto, a Comissão instou os Estados-Membros a estabelecerem procedimentos específicos, rápidos e livres de encargos, para assegurar a passagem harmoniosa dos trabalhadores fronteiriços, nomeadamente um rastreio sanitário proporcionado.

Portugal - Aplicação das medidas

Pontos de fronteiras com corredores verdes

No seguimento das orientações da Comissão Europeia (2020/C 96 I/01) no âmbito dos “corredores verdes”, foram identificados 9 pontos transfronteiriços entre Portugal e Espanha, com impacto no transporte internacional de mercadorias a saber: Quintanilha, Tui, Vilar Formoso, Elvas, Castro Marim, Vila Verde de Raia (Chaves), Termas de Monfortinho, Marvão e Vila Verde de Ficalho (Beja).

Derrogações ao Regulamento n.º 561/2006

A maioria dos Estados Membros exerceram a prerrogativa de derrogação das disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006, de 15 de março que estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias no sentido de reforço dos limites máximos diários (de 9 para 11 horas), semanais (56 para 60 horas) e quinzenais (90 para 96 horas) de horas consecutivas de trabalho, assim como dos tempos de repouso.

Portugal tem vindo a fazer uso da prerrogativa prevista no n.º 2 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, de 15 de março, nos seguintes termos:

1.ª - De 23 de março a 6 de abril de 2020:

- Derrogação do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento 561/2006 (sem imposição de limites máximos); e
- Derrogação do n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento 561/2006 (sem imposição de limites máximos).

2.ª - De 7 a 21 de abril de 2020:

- Derrogação do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento n.º 561/2006 – substituição do limite diário de condução de 9 horas, para 11 horas;

- Derrogação do n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento n.º 561/2006 – redução do período de repouso semanal regular de 45 horas, para 24 horas, sem compensação;
- Derrogação do n.º 8 do artigo 8.º do Regulamento n.º 561/2006 – possibilidade de o condutor gozar o período de repouso semanal regular na cabine, desde que o veículo se encontre estacionado em segurança e possua condições adequadas ao referido repouso.

3.ª - De 22 de abril a 31 de maio de 2020: nos mesmos termos da anterior.

Iniciativas da AMT

Benchmarking da aplicação das medidas

No âmbito do Estado de Emergência, a AMT realizou uma análise de *benchmarking* sobre o estágio de implementação das medidas adotadas pelos Estados Membros, no contexto das orientações da Comissão Europeia sobre os “corredores verdes”, a qual permitiu concluir que Portugal i) não impôs medidas que obstaculizassem a circulação do transporte de mercadorias e ii) efetuou ao longo do processo o reajustamento das medidas adotadas em matéria de derrogação do Regulamento 561/2006, em linha com a maioria dos Estados Membros:

País	Declarações Especiais	Suspensão dos tempos de condução repouso - Regulamento 561/2006	Quarentena obrigatória (Q)/ Controlo Sanitário (CS)	Restrições/ Condicionalismos Circulação
Alemanha	--	✓	CS	✓
Áustria	--	✓	CS	✓
Bélgica	--	✓	--	--
Bulgária	--	✓	Q/CS	✓
Chipre	--	n.a	n.a	n.a
Croácia	--	n.a	--	✓
Dinamarca	--	✓	--	--
Espanha	--	✓	--	--

País	Declarações Especiais	Suspensão dos tempos de condução repouso - Regulamento 561/2006	Quarentena obrigatória (Q)/ Controlo Sanitário (CS)	Restrições/ Condicionalismos Circulação
Eslováquia	--	✓	--	✓
Eslovénia	--	✓	--	✓
Estónia	--	✓	CS	--
França	✓	✓	--	--
Finlândia	--	✓	--	--
Países Baixos	--	✓	--	--
Hungria	--	✓	--	✓
Irlanda	--	✓	--	--
Itália	✓	✓	CS	✓
Grécia	--	✓	--	--
Letónia	--	n.a	--	--
Lituânia	--	✓	--	--
Luxemburgo	--	✓	--	--
Malta	--	✓	--	--
Polónia	--	✓	CS	--
Portugal	--	✓	--	--
República Checa	--	n.a	--	✓
Roménia	--	✓	Q	✓
Suécia	--	✓	--	--

Fonte: Comissão Europeia, DG MOVE, ANTRAM, adaptado pela AMT. (abril 2020)

Corredores verdes

Com o objetivo de monitorizar o fluxo do tráfego internacional de mercadorias nas fronteiras entre Portugal e Espanha, com origem e destino ao território nacional, a AMT tem vindo a monitorizar, com recurso à informação disponibilizada na base de dados -

<https://COVID-19.sixfold.com>, os tempos médios de passagem nas principais fronteiras e no caso das infraestruturas portuárias, o porto de Leixões.

No âmbito desta monitorização verificou-se, de um modo geral, que os tempos de espera nos postos de fronteiras entre Portugal e Espanha se encontram abaixo do limiar máximo de referência da Comissão Europeia de 15 minutos, contrariamente ao verificado no centro da Europa.



Fonte: <https://COVID-19.sixfold.com> –14.05.2020

Avaliação do impacto operacional e económico no setor

A AMT tem vindo a desencadear junto dos *stakeholders* várias diligências com o objetivo de avaliar o impacto operacional e económico no setor relativo ao transporte de mercadorias.

De acordo com a informação disponibilizada, importa referir que, embora o transporte rodoviário de mercadorias não tenha sido afetado com a intensidade verificada no transporte de passageiros, há que ter presente o agravamento dos custos relacionados com os tempos de inatividade, os tempos de espera e a circulação em vazio.

IV - MONITORIZAÇÃO NO ÂMBITO DAS INFRAESTRUTURAS

No que concerne às infraestruturas, desde o início da presente crise epidemiológica que a AMT tem acompanhado os impactos que se têm verificando, bem como as medidas mitigadoras entretanto adotadas, com o propósito de dispor de uma visão integrada e célere que contribuísse para burilar a estratégia e os procedimentos destinados a assegurar, a todo o tempo, e numa ótica de prevenção, a operacionalidade e funcionalidade das infraestruturas atinentes aos vários modos de transporte, e que ora se sintetizam:

IV.1 - RODOVIÁRIAS

Neste particular, cumpre assinalar:

O Decreto-Lei n.º 2-A/2020, de 20 de março, determinou o encerramento dos edifícios de restauração das Áreas de Serviço, mantendo apenas em funcionamento, em casos esporádicos, de “*drive-in*”; “*take-away*”/entrega ao domicílio, ou em máquinas de “*vending*”, e estatuiu que as estações de serviço, as lojas de conveniência e o pagamento de abastecimento se manteriam em funcionamento, mas com atendimento ao postigo.

O Decreto do Presidente da República n.º 17-A/2020, de 2 de abril, conferiu a possibilidade ao Estado de limitar o direito de reposição do reequilíbrio financeiro dos contratos de concessão de infraestruturas rodoviárias pela redução do tráfego, decorrentes das medidas adotadas durante o próximo período do estado de emergência. E, o Decreto do Presidente da República n.º 20-A/2020, de 17 de abril, vem abranger, igualmente, as prestações de serviços.

O Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, estabeleceu um regime excecional e temporário de reequilíbrio financeiro de contratos de execução duradoura, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, no seguintes termos:

- Veio regular as restrições previstas no Decreto do Presidente da República n.º 17 -A/2020, de 2 de abril, que fundamentou a renovação do Estado de Emergência;
- Alterou temporariamente os regimes em matéria de reposição de equilíbrios financeiros ou de compensação por quebras de utilização, em qualquer

contrato de execução duradoura em que o Estado ou outra entidade pública fossem parte, incluindo os contratos de Parceria Público-Privada, estabelecendo medidas extraordinárias e temporárias que visavam limitar os efeitos negativos que decorreriam para o Estado do acionamento, em simultâneo, do exercício de eventuais direitos compensatórios pelos contraentes privados sem qualquer restrição;

- Para além do período do Estado de Emergência, nos contratos em que houvesse previsão expressa do direito do contraente ou parceiro privado a ser compensado por quebras de utilização ou em que a ocorrência de uma pandemia constituísse fundamento passível de originar uma pretensão de reposição do equilíbrio financeiro, tal compensação ou reposição só poderia ser realizada através da prorrogação do prazo de execução das prestações ou de vigência do contrato, não dando lugar, independentemente de disposição legal ou estipulação contratual, a revisão de preços ou assunção, por parte do contraente ou parceiro público, de um dever de prestar à contraparte;
- Determinou que as obrigações das concessionárias e subconcessionárias rodoviárias no âmbito dos respetivos contratos deveriam ser temporariamente objeto de redução ou suspensão, a determinar e a concretizar, com urgência, pelo concedente ou subconcedente, tendo em conta, em particular, os níveis de tráfego atualizados e consistentes com a realidade e os serviços mínimos a garantir para a adequada salvaguarda da segurança rodoviária. Nesses casos, sempre que a remuneração das concessionárias ou subconcessionárias adviesse de pagamentos do concedente ou subconcedente, deveria este adicionalmente determinar, de forma unilateral, a redução dos pagamentos devidos, na medida da redução ou suspensão das obrigações das concessionárias ou subconcessionárias.

IMPACTO DAS MEDIDAS

O tráfego nas autoestradas portuguesas diminuiu, em média, 75%. O valor foi obtido através da comparação dos dados da semana que terminou em 22 de março com os relativos à semana anterior. As autoestradas mais afetadas foram: A1, A2, A4, A23 e A25.

IV.2 – INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

De acordo com o oportunamente divulgado pela Infraestruturas de Portugal, S.A. no seu Relatório de Indicadores de Produção e Desempenho de Março de 2020, o tráfego ferroviário total de mercadorias e passageiros, medido em comboios-quilómetros, teve uma diminuição de 7,99 % em março de 2020, comparando com o mês homólogo de 2019. Esta diminuição teve particular expressão no segmento de passageiros, sendo que no segmento de mercadorias constatou-se, nesse mês, um aumento de cerca de 9% relativamente aos dois primeiros meses de 2020.

IV.3 – INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

O Decreto do Presidente da República n.º 17-A/2020, de 2 de abril, veio conferir a possibilidade ao Estado de limitar o direito de reposição do reequilíbrio financeiro dos contratos de concessão de infraestruturas portuárias pela redução do movimento/utilização, decorrentes das medidas adotadas durante o próximo período do estado de emergência. E, o Decreto do Presidente da República n.º 20-A/2020, de 17 de abril, veio abranger, igualmente as prestações de serviços.

Neste contexto de exceção, e em ordem a mitigar o risco de um crescimento exponencial de contágios, foram assumidas pelo Governo as seguintes decisões:

- Suspensão do transporte fluvial entre Portugal e Espanha;
- Interdição da atracagem de embarcações de recreio e o desembarque de pessoas;
- Suspensão da concessão de licenças para vir a terra a tripulantes de embarcações nos portos nacionais, sem prejuízo de, caso a caso, e mediante parecer da Autoridade de Saúde, poder ser autorizada a troca de tripulações ou o desembarque para efeitos de regresso ao país de origem.

O Decreto-Lei n.º 19-A/2020, de 30 de abril, veio estabelecer um regime excecional e temporário de reequilíbrio financeiro de contratos de execução duradoura, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, consagrando-se por esta via:

- A regulação das restrições previstas no Decreto do Presidente da República n.º 17-A/2020, de 2 de abril, que fundamentou a renovação do Estado de Emergência;
- A alteração temporária dos regimes em matéria de reposição de equilíbrios financeiros ou de compensação por quebras de utilização, em qualquer contrato de execução duradoura em que o Estado ou outra entidade pública sejam parte, incluindo os contratos de Parceria Público-Privada, tendo estabelecido medidas extraordinárias e temporárias tendentes a limitar os efeitos negativos que decorreriam para o Estado do acionamento, em simultâneo, do exercício de eventuais direitos compensatórios pelos contraentes privados sem qualquer restrição;
- Para além do período do Estado de Emergência, nos contratos em que fosse expressamente previsto o direito do contraente ou parceiro privado a ser compensado por quebras de utilização ou em que a ocorrência de uma pandemia constituísse fundamento passível de originar uma pretensão de reposição do equilíbrio financeiro, tal compensação ou reposição só poderia ser realizada através da prorrogação do prazo de execução das prestações ou de vigência do contrato, não havendo lugar, independentemente de disposição legal ou estipulação contratual, a revisão de preços ou assunção, por parte do contraente ou parceiro público, de um dever de prestar à contraparte.

No que concerne, especificamente às Administrações Portuárias (AP), importa assinalar o seguinte:

- Março 2020 - Planos de contingência. Utilização de JUP;
- Todos as AP implementaram oportunamente os respetivos Planos de contingência e publicitaram na Janela Única Portuária (JUP);
- A maioria dos procedimentos de rotina, nomeadamente: Livre Prática, Desembarço Sanitário, pedidos de vistorias, visitas de saúde, são realizados através da Plataforma Eletrónica(JUP/JUL);
- São privilegiados os contactos diretos pelo telefone com as autoridades e outras entidades envolvidas.

V - BENCHMARKING DE MEDIDAS DE FUNCIONAMENTO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS EM OUTROS PAÍSES EUROPEUS

Em ordem a colher outras experiências que pudessem funcionar como boas práticas relativas ao “como fazer” em resposta à crise epidemiológica que enfrentamos, a AMT procedeu a um exercício de benchmarking, cujo produto se encontra sumariado nas tabelas infra:

ÁUSTRIA

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
Transportes públicos	Utilização de máscara	Obrigatória a utilização de máscara nos transportes públicos	https://www.wienerlinien.at/eportal3/
Transportes públicos	Reforço da informação	Cartazes e equipas a explicar a utilização das máscaras e as novas regras, designadamente, relativas ao distanciamento social	https://www.wienerlinien.at/eportal3/
Transportes públicos	Reforço da oferta	Depois da redução inicial houve agora um aumento da circulação de transportes em período diurno e noturno	https://www.wienerlinien.at/eportal3/
Transportes públicos	Abertura automática de portas	As portas dos transportes abrem automaticamente evitando que tenha que se tocar nos botões	https://www.wienerlinien.at/eportal3/
Transportes públicos	Monitorização	Monitorização constante do número de passageiros e ajustamentos da oferta como resposta	https://www.wienerlinien.at/eportal3/

Transportes públicos	Proteção dos funcionários	Entrada e saída pelas portas traseiras. Proteção da zona do motorista, utilização de máscaras pelos motoristas e limpeza diária e profunda de veículos e estações	https://www.wienerlinien.at/eportal3/
Transportes públicos	Serviços cancelados	Bilheteiras fechadas (possibilidade de comprar online, por app e nas máquinas de venda automática). Serviços turísticos cancelados	https://www.wienerlinien.at/eportal3/

DINAMARCA

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
Transportes públicos	Reposição da oferta	A partir de 14 de abril a oferta é reposta na totalidade por solicitação do Ministro dos Transportes	https://dinoffentligetransport.dk/
Ferrovias - regional e longo-curso	Espaçamento entre passageiros	A empresa mantém uma oferta que garante um distanciamento entre os passageiros, que não se podem sentar ao lado uns dos outros. Limita assim os lugares que podem ser reservados	https://www.dsb.dk/
Ferrovias	Taxa de ocupação < 50%	Os transportes não podem ter uma taxa de ocupação superior a 50%. Foi	https://www.dsb.dk/

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
		criada uma app que informa em tempo real qual a taxa de ocupação de cada comboio, informando os passageiros se devem ou não entrar ou esperar pelo próximo	
Ferrovia	Facilidade de reembolso	O reembolso de títulos de viagens que não forem realizados foi facilitado	https://www.dsb.dk/
Ferrovia	Agrupamento > 10 pessoas	A proibição de agrupamentos de mais de 10 pessoas não se aplicam aos transportes públicos. É recomendado, contudo, o distanciamento social	https://www.dsb.dk/
Metro	Limitações de passageiros	Há um limite no número de passageiros nas estações e composições para que a distância de segurança possa ser mantida. Os passageiros podem ser obrigados a esperar mais tempo na plataforma ou fora das estações. Serão reforçadas as	https://m.dk/

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
		equipas do metro para fazer este controlo	
Metro	Reforço da higiene e segurança	Reforço da limpeza das estações e material circulante, principalmente as superfícies que são mais tocadas (e.g., corrimões, máquinas de vendas automáticas). Aumento do número de funcionários para o controlo das multidões e verificação do das regras de higiene e segurança	https://m.dk/
Transportes públicos	Recomendações de segurança	Abrir as portas com o cotovelo, distanciamento social, evitar as horas de ponta, utilizar os modos ativos (bicicleta e a pé) sempre que possível, higiene das mãos. Pessoas com sintomas ou com uma saúde mais frágil não devem viajar de transportes públicos	https://politi.dk/
Autocarros	Proteção dos funcionários	Entrada e saída pelas	https://www.moviatrafik.dk/

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
		portas traseiras. Interdição da zona do motorista e da primeira linha de assentos	
Autocarros	Taxa de ocupação < 50%	Os transportes não podem ter uma taxa de ocupação superior a 50%.	https://www.moviatrafik.dk/

REPÚBLICA CHECA

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
Transportes públicos	Redução da oferta	Após uma redução da oferta a 20 de março, esta tem vindo a aumentar gradualmente desde 20 de abril acompanhando a primeira vaga de flexibilização das medidas..	https://www.dpp.cz/
Transportes públicos	Utilização de máscara	Obrigatório os passageiros cobrirem a boca e o nariz (máscaras, cachecóis, lenços) nos transportes públicos.	https://www.dpp.cz/
Transportes públicos	Proteção dos funcionários	Foi retomada, a 20 de abril, a entrada pela porta da frente e a venda de bilhetes pelo motorista, pelo menos na região de Praga e Boémia Central (25% da pop.). Anteriormente a entrada e saída pelas portas traseiras e havia interdição da zona do motorista. Mantêm-se a utilização de máscaras e limpeza diária e profunda de veículos e estações	https://www.dpp.cz/
Transportes públicos	Alterações nas bilheteiras	Centros de informação encerrados. Algumas bilheteiras encerradas (possibilidade de compra	https://www.dpp.cz/

		online, na app e máquinas de venda automática). Nas bilheteiras que continuam a funcionar os clientes devem entrar individualmente e cobrir o nariz e a boca	
--	--	--	--

SUÉCIA

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
Ferrovia	Redução da oferta	Redução da oferta em cerca de 25%, garantindo, no entanto, uma oferta em todas as rotas, que vai sendo ajustada por forma a permitir que os passageiros mantenham a distância de segurança. Por exemplo, em alguns serviços regionais aumentaram a oferta em hora de ponta por forma a garantir o distanciament o entre os passageiros. Os passageiros afetados serão informados por SMS	https://www.sj.se/
Ferrovia - regional e longo-curso	Espaçamento entre passageiros	A empresa mantém uma oferta que garante um distanciament o entre os	https://www.sj.se/

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
		passageiros, que não se podem sentar ao lado uns dos outros. Limita assim os lugares que podem ser reservados	
Ferrovias	Facilidade de reembolso	Foi facilitado o reembolso de títulos de viagens que não forem realizados, bem como a troca de viagens	https://www.sj.se/
Ferrovias	Reforço da higiene e segurança	Reforço da limpeza das estações e material circulante, principalmente as superfícies que são mais tocadas.	https://www.sj.se/
Transportes públicos	Recomendações de segurança	Recomendação às pessoas com mais de 70 anos ou que pertençam a um grupo de risco a não frequentarem os transportes públicos. Outras recomendações gerais: ficar em casa se estiver doente, lavar as mãos com frequência, tossir e espirrar no vinco do braço, evitar	https://www.folkhalsomyndigheten.se/ https://sl.se/

Tipo de Transporte	Medida	Descrição	Fonte (link)
		tocar nos olhos, nariz e boca. Evite horas de ponta, deixe um lugar de intervalo, espere por outro transporte menos cheio	

VI - PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO A AUTORIDADES DE TRANSPORTE, EMPRESAS E UTILIZADORES

No âmbito das medidas que têm sido implementadas pela AMT de combate ao COVID-19, descritas ao longo desta síntese, e com o propósito de ajudar, e deste modo fazer parte da solução, no que refere ao *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, a AMT tem divulgado na sua página eletrónica, um vasto conjunto de comunicados e orientações sobre a pandemia Covid-19, que podem ser consultados em <http://www.amt-autoridade.pt/comunicação/covid-19> , tendo também disponibilizado os seguintes contactos dedicados:

- E-mail – COVID-19@amt-autoridade.pt
- Telefone: 211 025 870

Desde a data da sua disponibilização, até meados de maio, no âmbito da atividade rececionada no e-mail dedicado aos pedidos de informação/questões relacionadas com o COVID-19, foram rececionados 76 pedidos de informação, todos já respondidos.

NOTAS FINAIS

No quadro da crise epidemiológica sem precedentes que hoje enfrentamos, importa reconhecer o facto de Portugal ser considerado um bom exemplo, a nível Internacional, de controlo ao avanço do coronavírus, tornando-se cada vez mais evidente que a rapidez na resposta dada pelos portugueses, seguindo com rigor as recomendações da OMS e da DGS, desde o início desta pandemia fez seguramente toda a diferença.

Esta Síntese apresentou com meridiana clareza que os impactos desta pandemia foram e continuarão a ser muito agressivos, culminando numa previsão unânime de que irá existir uma quebra acentuada do PIB em toda a Zona Euro, neste ano 2020, apesar das divergências nos valores apontados pelas diferentes instituições nacionais e internacionais para essa quebra, o valor da previsão apontada pela Comissão Europeia para Portugal anda na ordem dos -6,8% no PIB, com uma recuperação estimada para 2021 na ordem dos 5,8%.

Tal significa que praticamente todos os setores de atividade económica sofrerão os impactos desta violenta crise sanitária pandémica, em particular no seio do *Ecosistema da Mobilidade e Transportes*, tanto ao nível do transporte público de passageiros como de mercadorias.

Releva ainda nesta equação, colocar um acento tónico no setor do Turismo, onde se antecipa uma redução abrupta de aproximadamente 50% da atividade a nível Europeu, perfilando-se Portugal como um dos países mais afetados, com claros e fortes impactos na procura por mobilidade, e ao que acrescem os novos modelos de negócio com recurso ao teletrabalho e à digitalização, o que irá potenciar a cristalização de novas práticas e rotinas de trabalho com menor necessidade de deslocações.

Neste enquadramento, o Governo tem desenvolvido várias iniciativas de política pública tendentes a mitigar os impactos desta pandemia, revelando-se fundamental a adoção de medidas excecionais e temporárias que se revelem necessárias face à evolução da situação epidemiológica, e com vista a manter o País a funcionar nos diferentes setores de atividade.

Importa sublinhar, no que se refere aos diferentes intervenientes do *Ecosistema da Mobilidade e Transportes*, a profícua atitude de abertura, frontalidade, humildade e determinação, no trabalho desenvolvido ao longo destes meses. As questões que foram sendo suscitadas e a procura conjunta das respetivas respostas, permitiu que fosse

possível colocar na linha da frente, de norte a sul do país, o transporte necessário para garantir aos cidadãos o direito a acesso aos bens essenciais, e à imprescindível acessibilidade e mobilidade.

Importa, ainda, referir o relevante papel da Comissão Europeia, pela prontidão com que colocou à disposição dos Estados Membros as recomendações e orientações que vem produzindo no decurso desta crise pandémica, das quais são bons exemplos as iniciativas de aconselhamento aos consumidores na Europa, a divulgação de medidas sanitárias nas fronteiras *Schengen*, assegurando simultaneamente, entre outras, a livre circulação de mercadorias e as recomendações aos viajantes.

Por fim, sendo certo que, ao que tudo indica, esta crise epidemiológica que enfrentamos, vai provocar uma alteração do quadro da mobilidade, tal como a perspectivávamos, também apresentará grandes oportunidades, pelo que se impõe uma reflexão alargada e profunda que incida, sem prejuízo de outras, no uso de várias soluções de sistemas inteligentes de transportes que poderão alterar o paradigma da gestão de fluxos, na introdução de novos racionais tarifários que melhor se adaptem aos expectáveis novos tipos de procura por transportes públicos, e de novas soluções de logística urbana e de distribuição de mercadorias com todas as consequências daí advenientes.

A AMT continuará a trabalhar em conjunto com todos os atores do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, por forma a contribuir para que todos possam resgatar a sua vida profissional, familiar e social com a maior brevidade possível, com confiança e em segurança, ancorados em propostas concretas para a implementação de políticas de regulação e de supervisão, que constituam um ativo relevante no caminho da recuperação que todos desejamos.

29 de maio de 2020