

PARECER N.º 29/AMT/2022

I – DO ENQUADRAMENTO

1. Em 04-04-2022, a Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), em cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, veio requerer à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a emissão de parecer prévio vinculativo sobre as peças do Primeiro Aditamento ao Contrato n.º 27/2020 de Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na área metropolitana de Lisboa (AML).
2. Para o efeito, remeteu:
 - Anexo I Deliberação do Conselho de Administração da TML
 - Anexo II Informação de aprovação da minuta do primeiro aditamento ao Contrato para Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na AML n.º 27/2020
 - Anexo III Minuta do Primeiro Aditamento ao Contrato para Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na AML n.º 27/2020;
 - Anexo IV Contrato para Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na AML n.º 27/2020;
 - Anexo V Anexo II ao Contrato para Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na AML n.º 27/2020.
3. Dos considerandos da Minuta do Primeiro Aditamento consta o seguinte:
 - Em fevereiro de 2020, a AML lançou um concurso público para a aquisição de serviços públicos de transporte de passageiros, cujo objeto foi dividido em 4 lotes;
 - Em 1 de setembro de 2020, a AML tomou a decisão de adjudicação em outubro de 2020, ao agrupamento constituído pelas “Nex Continental Holdings SL”, Transvia, S.L”. e “Empresa de Transporte Luisa Todi, Lda.”, do qual se formou a sociedade comercial Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda., que é o novo operador;

- O Contrato foi submetido ao procedimento de fiscalização prévia pelo Tribunal de Contas, tendo o visto prévio sido obtido e notificado ao Operador em agosto de 2021;
- O Contrato começou a produzir efeitos em 1 de setembro de 2021, tendo-se iniciado um período de transição de 10 meses, até 1 de julho de 2022
- As Partes analisaram conjuntamente a possibilidade de redução do período de transição, tendo considerado que tal constitui uma solução que vai ao encontro do interesse público e do interesse privado;
- A redução do período de transição é uma solução justificada por razões de interesse público, uma vez que, *“sendo a qualidade do serviço exigida pelo Contrato mais elevada do que aquela do serviço atualmente disponibilizado à população da área metropolitana de Lisboa, o consequente adiantamento do início do período de funcionamento normal do Contrato tem como efeito direto e imediato a antecipação da melhoria da qualidade do serviço”*;
- Está em causa um serviço de transporte público:
 - operado por veículos totalmente novos (em comparação com a frota atual cuja idade média é superior a 14 anos), mais modernos (com serviços de entretenimento/informação e wifi a bordo, por exemplo), mais confortáveis e ambientalmente mais sustentáveis (considerando que uma parte da frota é composta por veículos não poluentes e energeticamente eficientes);
 - baseado numa rede de carreiras que consubstanciam um aumento de cerca de 50% face à atualidade; e
 - planeado de forma a garantir a sua capacidade de ajustamento às necessidades de procura de transporte público da população;
- A redução do período de transição, consubstancia-se numa modificação ao Contrato, e não viola os limites legais da modificação objetiva do contrato plasmados no artigo 313.º do CCP¹;

¹ A TML comunicou à AMT que *“Atendendo à antecipação do início da operação do Contrato n.º 27/2021 - Contrato de Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de passageiros na área metropolitana de Lisboa (Lote 4) para o dia 1 de junho de 2022, vimos, pelo presente, informar V. Exas. quanto à decisão de pôr termo à manutenção da vigência das autorizações para a manutenção do regime de exploração de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros na área metropolitana de Lisboa, a título provisório, para este território até ao dia 31 de maio de 2022.”*

- Por outro lado, o número de veículos que carecem da emissão de matrícula pelo IMT em todos os contratos de serviço público para os 4 lotes, totaliza 1284 veículos, o que poderá causar sobrecarga anormal e imprevisível de diligências administrativas naquele instituto e representar um risco real de falta de cumprimento das condições necessárias para a disponibilização integral do serviço de transporte público na AML no início do Período de Funcionamento Normal, mesmo que não imputáveis aos operadores;
- Os princípios da eficácia e da eficiência na prossecução do interesse público determinam a pertinência de fixar aos cocontratantes-operadores (inclusivamente o Operador) um calendário de submissão faseada dos pedidos de matrícula dos veículos, com vista a:
 - Evitar, preventivamente, que todos os pedidos de matrícula sejam apresentados ao IMT ao mesmo tempo, o que poderia causar sobrecarga anormal e imprevisível no serviço do IMT e potenciar o risco de rutura do serviço de transporte público na AML;
 - Assegurar que a TML disponha do tempo necessário para, antes do fim do Período de Transição, apreciar os documentos comprovativos de matrícula e outra documentação relevante para comprovar a conformidade legal do serviço a disponibilizar pelos cocontratantes-operadores a partir do início do Período de Funcionamento Normal.

4. Face ao exposto:

- Trata-se de uma nova obrigação a impor ao Operador por razões de interesse público, o quadro legal aplicável, designadamente o disposto na alínea b) do n.º 1 artigo 314.º do CCP, o que determina a atribuição ao Operador do “direito à reposição do equilíbrio financeiro”; porque:
 - Retira do Operador a respetiva liberdade de gestão quanto ao momento de submissão dos pedidos de matrícula ao IMT;
 - A Execução do mencionado “*calendário de submissão faseada dos pedidos de matrícula dos veículos*” tem influência na data de matrícula dos veículos, que, por seu turno, tem relevância imediata para o cálculo da idade média da frota nos termos do Contrato –

especificamente, caso, no âmbito da execução do referido “calendário”, os veículos venham a ser matriculados com mais do que um mês de antecedência em face da data de início do Período de Funcionamento Normal, a idade destes veículos passará a ter mais do que zero meses de idade segundo a regra de contagem contratualmente estipulada, aumentando assim, de forma imprevisível, a idade média da frota e, conseqüentemente, os encargos financeiros do Operador no cumprimento da idade média fixada no Contrato;

- Assim, por forma a manter o equilíbrio económico-financeiro do Contrato apesar da imposição ao Operador da obrigação adicional de implementar o referido “*calendário de submissão faseada dos pedidos de matrícula dos veículos*”, as partes entendem que deve ser atribuída a idade de zero meses às 00h00 do dia um do Período de Funcionamento Normal a todos os veículos abrangidos pela obrigação em causa, caso a matrícula venha a ser emitida com mais do que um mês de antecedência em face do início do Período de Funcionamento Normal;
- A referida modificação objetiva do Contrato em equação está em conformidade com a legislação aplicável.

5. Por outro lado:

- O Operador, através da carta datada de 18 de outubro 2021, requereu à TML a aceitação da utilização dos veículos de classe II com piso intermédio para percursos de longa distância, a efetuar em vias rápidas e autoestradas, onde a velocidade mínima não pode ser inferior a 50km/hora.
- Estes veículos garantem a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida através de plataforma elevatória rebatível (nos termos do Capítulo III do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março), para os efeitos do cumprimento dos requisitos mínimos previstos na alínea b) do ponto 3.2 do Anexo II, que estipulam a necessidade de “*ter piso rebaixado e adaptado a pessoas com mobilidade reduzida (PMR), entrada facilitada, rampa de acesso ou outro sistema PMR rebatível (...)*”;

- Conforme justificado pelo Operador, o mecanismo em proposta não diminui a garantia da acessibilidade de PMR e, em simultâneo, permite a adoção das soluções técnicas que aumentam o conforto e a segurança dos passageiros e do motorista durante a viagem, uma vez que existem mais lugares sentados e os bancos estão equipados com cinto de segurança e orientados no sentido da marcha;
- A implementação da solução proposta não reduz, mas aumenta, os custos de execução do Contrato;
- A letra da alínea b) do ponto 3.2 do Anexo II prevê expressamente que estão em causa “requisitos mínimos em termo de acessibilidade”, não rejeitando deliberadamente o cumprimento das especificações técnicas em causa através de outras soluções que, segundo um juízo objetivo realizado pelo Contraente Público, sejam equivalentes ou melhores, e por isso a solução proposta pelo Operador consubstancia ainda uma forma de cumprimento do disposto na alínea b) do ponto 3.2 do Anexo II;
- Em benefício da segurança jurídica na execução do Contrato, afigurou-se pertinente clarificar este sentido interpretativo da alínea b) do ponto 3.2. do Anexo II no próprio Contrato, sendo que a celebração do Aditamento não implica a assunção de qualquer despesa pública por parte da TML.

6. Assim, a Cláusula 1.^a do estabelece que:

- O Aditamento tem como objeto: a) Redução do período de transição a que se refere a Cláusula 7.^a do Contrato; b) Alteração do Anexo II ao Contrato.
- A execução do Aditamento não pode prejudicar a qualidade e o nível de desempenho do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário estipulados no Contrato, nem o funcionamento normal e regular do conjunto de serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário explorado na área metropolitana de Lisboa.
- O cumprimento do Aditamento não confere ao Operador qualquer compensação ou remuneração, com exceção daqueles direitos expressamente reconhecidos ao Operador.

7. A Cláusula 2.^a estabelece a redução do período de transição de 10 para 9 meses, com consequentes reduções em (i) Plano de Operação a apresentar pelo Operador ao Contraente Público, (ii) Lista de recursos humanos a apresentar pelo Operador ao Contraente Público, (iii).
8. Nos termos da Cláusula 3.^a:
 - O Operador obriga-se igualmente a cumprir o um calendário de submissão faseada dos pedidos de matrícula dos veículos, no âmbito do cumprimento da sua obrigação contratual de requerer e obter, junto da entidade competente, as matrículas necessárias para os veículos a utilizar;
 - Como contrapartida pela assunção e do cumprimento integral pelo Operador das obrigações contratuais adicionais previstas na cláusula, *“é atribuída aos veículos abrangidos por esta obrigação (com exceção dos veículos usados matriculados noutra país que careçam da matrícula nacional, se houver) a idade de zero meses às 00h00m do dia um do Período de Funcionamento Normal, no caso de a matrícula ser emitida pela entidade competente com mais do que um mês de antecedência em face do início do Período de Funcionamento Normal”*;
 - O Operador reconhece que a medida prevista *“constitui a solução adequada e totalmente suficiente para manter o equilíbrio económico-financeiro do Contrato, não podendo invocar perante o Contraente Público, nem perante quaisquer outras entidades, a necessidade de cumprimento das obrigações previstas na presente cláusula como causa ou fundamento de qualquer compensação ou indemnização, qualquer que seja a natureza da pretensão em causa”*;
 - Qualquer incumprimento da cláusula pelo Operador é considerado como uma *“infração grave”* para os efeitos da Cláusula 68.^a do Contrato.
9. A Cláusula 4.^a estabelece que *“De forma a clarificar o sentido subjacente ao disposto no ponto 3.2 do Anexo II ao Contrato, o primeiro parágrafo deste ponto passa a ter a seguinte redação: “Os veículos a utilizar na Prestação de Serviços de transporte público de passageiros devem assegurar a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida (PMR), cumprindo os seguintes requisitos mínimos em termos de acessibilidade, sem*

prejuízo da aceitabilidade de outras soluções equacionadas pelo Operador que, segundo o juízo do Contraente Público, garantam o mesmo nível ou um nível superior de acessibilidade: (...)”.

II – DO PARECER

10. A AMT emitiu o Parecer Prévio Vinculativo (PPV) n.º 11/AMT/2020, de 03-02-2020 quanto ao “*Concurso público internacional para contratação da exploração de serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa*”, no sentido favorável e que aqui se dá por integralmente reproduzido, por ter considerado que as peças procedimentais e a respetiva fundamentação estavam em conformidade com o enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu aplicável, como sejam a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), bem como o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.
11. Nesta sequência, justifica-se a emissão de um novo PPV sempre que esteja em causa uma modificação substancial às peças procedimentais e/ou contrato, que possam alterar os pressupostos de análise e os impactos subjacentes a determinado modelo contratual.
12. De recordar que posteriormente à emissão daquele PPV, foram introduzidas diversas modificações ao Caderno de Encargos, Programa de Concurso, tendo-se considerado, através do Ofício nº 3509-CA/2020, de 05.08.2020, que não alteravam o sentido do Parecer antes emitido pela AMT.
13. Contudo, nesta fase, já não estamos perante peças de um procedimento pré-contratual mas quanto a matérias do contrato e da sua execução, pelo que importa proceder ao apuramento da sua “substancialidade” e, naturalmente, à sua adequabilidade e conformidade.
14. No que se refere à primeira modificação referenciada (prazo transitório inicial) é de referir que:
 - O contrato já estipula a possibilidade de as partes poderem acordar na modificação do contrato nos termos da legislação aplicável, ou seja, do Código dos Contratos Públicos;

- Encontra-se na disponibilidade da entidade adjudicante analisar e validar as comunicações e pretensões do cocontratante;
 - São invocadas razões de interesse público na antecipação daquele prazo, com evidentes benefícios para a população, por poder aceder a um serviço de transportes com mais oferta e qualidade de forma antecipada
 - Pelo operador, nada é demonstrado em oposição quanto a tal antecipação;
 - A modificação em causa não altera substancialmente o contrato, nem as obrigações inerentes, nem a despesa associada, antes antecipando, por um curto prazo, o início do seu período de exploração.
15. A antecipação do fim do prazo transitório para o Lote 4 pode ter outras vantagens, designadamente para a TML, pois também para esta entidade se afigura existirem vantagens na não concentração de esforços administrativos na gestão da implementação de todos os contratos em simultâneo.
16. Por outro lado, está em causa uma circunstância externa às partes, ou seja, o prosseguimento de tarefas administrativas atribuídas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes que, de facto, poderá enfrentar dificuldades, por estarem em causa, para todos os contratos, a homologação de 1284 veículos.
17. Nesse sentido, a antecipação do Período de Funcionamento Normal do Lote 4 implica a antecipação das diligências de homologação de veículos, o que, se por um lado facilitará a intervenção do IMT, coloca maior pressão no cumprimento de obrigações por parte do Operador.
18. Mas mesmo neste caso, resulta existir acordo do Operador.
19. E neste contexto, afigura-se que a alteração das datas consideradas para a apresentação de veículos novo é uma decorrência óbvia daquela alteração de prazos, não podendo, naturalmente, afetar a posição do Operador, designadamente por “causas externas” à sua atuação.
20. Mais se afigura não decorrerem destas alterações quaisquer impactos concorrenciais, ou seja, a alteração contratual a efetuar após adjudicação não teria a virtualidade de alterar a classificação final do procedimento concursal, caso tivesse sido consagrada anteriormente.

21. Nesse sentido, efetivamente:

- Não são violados quaisquer limites legais da modificação objetiva do contrato previstos no artigo 313.º do CCP;
- Não resulta o direito a pagamentos adicionais ao operador, garantindo-se um não aumento de despesa pública.

22. De qualquer modo, é recomendável que a TML inclua, expressamente, no plano faseado de entrega de veículos, os pedidos de licenciamento dos veículos, bem como os demais procedimentos relacionados com esses veículos (incluindo “transformações”), da competência do IMT, com prazo e tramitação próprios.

23. No que se refere à segunda modificação, que se refere aos requisitos dos veículos a utilizar na Prestação de Serviços de transporte público de passageiros, para assegurar a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, importa verificar se está em causa a alteração de um requisito ou atributo submetido à concorrência pelo caderno de encargos e que poderia modificar a classificação final, caso tivesse sido introduzido, desde logo, no Caderno de Encargos.

24. O Anexo II do Caderno de Encargos estipulava que *“Os veículos a utilizar na presente prestação de serviços deverão assegurar a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida (PMR) cumprindo os seguintes requisitos mínimos em termos de acessibilidade:*

- *a. Ser adaptados ao transporte de pessoas com cadeira de rodas, conforme disposto no Decreto-Lei nº 58/2004 de 19 de março, tendo em conta: - 100% da Frota da classe I - 50% da Frota nos primeiros quatro anos evoluindo para 100% da Frota no início do quinto ano de contrato.*
- *b. Ter piso rebaixado e adaptado a pessoas com mobilidade reduzida (PMR), entrada facilitada, rampa de acesso ou outro sistema PMR rebatível, tendo em conta: - Todos os veículos novos; - 90% dos veículos de classe I no início do contrato evoluindo para 100% veículos de Classe I, - 90% dos veículos de classe II e III.*
- *c. Assegurar sistema de ajoelamento (kneeling) em todos os veículos novos da classe I.*

- *d. Todos os veículos deverão assegurar a existência de espaço ou, no caso dos veículos da classe II e III, soluções para colocação de cadeira de rodas e cadeiras de bebé;*
- *e. Garantia de informação sonora e visual dentro do veículo relativa à paragem, aviso prévio da próxima paragem e informação sobre o serviço, conforme descrito no anexo IV do presente caderno de encargos;*
- *f. A definição de lugares e espaços reservados para passageiros com mobilidade reduzida deve cumprir os requisitos definidos na legislação em vigor (atualmente o Decreto-lei nº 58/2004 que aprova o Regulamento sobre Disposições Especiais Aplicáveis aos Automóveis Pesados de passageiros).*
- *g. As cadeiras destinadas aos lugares reservados a PMR deverão: - Estar devidamente assinaladas e identificadas com sinalética apropriada conforme legislação em vigor; - De preferência ter cor identificativa vermelha conforme imagem a definir pela AML; - Permitir o alojamento do cão guia, de preferência através da fixação ao painel lateral, de acordo com o Decreto-Lei nº 74/2007.”*

25. O Anexo II do Contrato passa estipular que “Os veículos a utilizar na Prestação de Serviços de transporte público de passageiros devem assegurar a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida (PMR), cumprindo os seguintes requisitos mínimos em termos de acessibilidade:

- *a. Ser adaptados ao transporte de pessoas com cadeira de rodas, conforme disposto no Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, tendo em conta as seguintes proporções: - Todos os “veículos novos ou seminovos”, independentemente da classe; - 100% (cem por cento) da Frota da classe I; - Faseamento progressivo de adaptação nos veículos da classe II e III, com os seguintes patamares mínimos de adaptação da frota: 50% (cinquenta por cento) nos primeiros dois anos de contrato; 70% (setenta por cento) do terceiro ao quarto ano de contrato; 90% (noventa por cento) a partir do início do quinto ano de contrato;*
- *b. Ter piso rebaixado e adaptado a pessoas com mobilidade reduzida (PMR), entrada facilitada, rampa de acesso ou outro sistema PMR rebatível, de acordo com o a seguir descrito: - Todos os “veículos novos ou seminovos”,*

independentemente da classe; - Pelo menos 90% (noventa por cento) dos veículos de classe I nos primeiros três anos evoluindo para 100% (cem por cento) dos veículos de classe I a partir do início do quarto ano de contrato; - Adaptação progressiva dos veículos da classe II e III, com os seguintes patamares mínimos de adaptação da frota: 50% (cinquenta por cento) nos primeiros dois anos de contrato; 65% (sessenta e cinco por cento) do terceiro ao quarto ano de contrato; 80% (oitenta por cento) a partir do início do quinto ano de contrato;

- *c. Assegurar sistema de ajoelamento (“kneeling”) em todos os “veículos novos ou seminovos” da classe I, ou sistema equivalente de rebaixamento no caso dos veículos minibus com suspensão de molas, garantindo altura rebaixada.*
- *d. Todos os veículos devem assegurar a existência de espaço de acordo com a legislação em vigor ou, no caso dos veículos da classe II e III, soluções adequadas a aprovar pelo CONTRAENTE PÚBLICO, para colocação de cadeira de rodas e carrinhos de bebé;*
- *e. Garantir informação sonora e visual dentro do veículo relativa à paragem, aviso prévio da próxima paragem e informação sobre o serviço, conforme descrito no Anexo IV ao Contrato;*
- *f. A definição de lugares e espaços reservados para Passageiros com mobilidade reduzida deve cumprir os requisitos definidos na legislação em vigor (atualmente o Decreto-Lei n.º 58/2004, que aprova o Regulamento sobre Disposições Especiais Aplicáveis aos Automóveis Pesados de Passageiros);*
- *g. As cadeiras destinadas aos lugares reservados a PMR devem: - Estar devidamente assinaladas e identificadas com sinalética apropriada conforme legislação em vigor; - Ter cor identificativa própria conforme imagem a definir pelo CONTRAENTE PÚBLICO; - Permitir o alojamento do cão guia, de preferência através da fixação ao painel lateral, de acordo com o Decreto-Lei n.º 74/2007, de 27 de março.”*

26. De referir que esta matéria específica não era considerada como variável na classificação de propostas, segundo o Programa de Concurso, mas sim um requisito de cumprimento de disposições do Caderno de Encargos.

27. Efetivamente, a programação relativa à adaptação e disponibilização dos veículos é diversa, mas a TML afirma que se mantém e garante a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida e com a mesma disponibilidade que é alcançável por diversas soluções técnicas. Na verdade, está em causa o cumprimento dos mesmos requisitos mínimos, através de outras soluções técnicas equivalentes.
28. Assim, julga-se que se poderão retirar as mesmas conclusões, ou seja, modificação contratual consubstancia-se, efetivamente, numa adaptação com precisão dos termos das obrigações que impendem sobre o Operador e:
- A modificação em causa não altera o contrato, nem as obrigações inerentes, nem a despesa associada;
 - Não estão em causa alterações à organização do mercado após adjudicação, pois não teria a virtualidade de alterar a classificação final do procedimento concursal, caso tivesse sido consagrada anteriormente.
29. De qualquer modo, impende sobre a TML a verificação, in loco, que a execução do contrato garante a capacidade de serviço contratualmente prevista, em que:
- Os veículos efetivamente entregues e homologados cumprem, de facto, com os requisitos técnicos contratualizados;
 - A globalidade da frota responde às exigências contratuais em matéria de acessibilidades para PMR e em cada momento da vida do contrato.
30. Finalmente, nada obsta às retificações efetuadas no Contrato, por se afigurarem lapsos ou incorreções que podem ser retificadas.

III – DAS CONCLUSÕES

31. Face ao exposto, nada obsta ao Aditamento ao Contrato para Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na AML n.º 27/2020; correspondente ao Lote 4 do *“Concurso público internacional para contratação da exploração de serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa”* nos termos apresentados, considerando-se que tais modificações não alteram

os pressupostos essenciais do modelo contratual, dando execução a mecanismos legais contratuais existentes, balizados nas normas legais aplicáveis.

32. Desta forma, o sentido do Parecer Prévio Vinculativo da AMT é favorável, por resultar uma avaliação de conformidade com o enquadramento legal aplicável.
33. De qualquer modo, impende sobre a TML a verificação, *in loco*, que a execução do contrato garanta a capacidade de serviço contratualmente prevista, em que:
 - Os veículos efetivamente entregues e homologados cumprem, de facto, com os requisitos técnicos contratualizados;
 - A globalidade da frota responde às exigências contratuais em matéria de acessibilidades para PMR e em cada momento da vida do contrato.
34. Recomenda-se que a TML inclua, expressamente, no plano faseado de entrega de veículos, os pedidos de licenciamento dos veículos, bem como os demais procedimentos relacionados com esses veículos (incluindo “transformações”), da competência do IMT, com prazo e tramitação próprios.

Lisboa, 14 de abril de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino