

PARECER N.º 39/AMT/2023

I — Introdução e objeto

1. O presente Parecer inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e é elaborado em resposta a solicitação da Câmara Municipal de Castelo Branco, doravante “Município”, que remeteu à AMT por correio eletrónico¹ o pedido de emissão de Parecer Prévio Vinculativo relativo às peças do procedimento tendente à Aquisição de Serviços de Transporte Flexível do Município de Castelo Branco.
2. Para instrução do pedido de parecer o Município apresentou², os seguintes documentos, (i) Relatório de Fundamentação do Procedimento (Março de 2023); (ii) Especificações Técnicas; (iii) Mapa de quantidades com estimativa orçamental, (iv) Caderno de Encargos e (v) Convite.
3. De referir que a AMT se pronunciou anteriormente sobre peças do “Procedimento para a Contratualização dos Serviços de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros do Município de Castelo Branco”, serviços que o atual procedimento pretende complementar de modo a cumprir requisitos mínimos preconizados no Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), bem como, no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, tendo emitido o Parecer Prévio Vinculativo 94/AMT/2020³.
4. O Município de Castelo Branco integra a Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa, mas não delegou as suas competências de autoridade de transporte, sendo a entidade competente para a contratualização dos serviços públicos de passageiros na sua área de abrangência territorial. Neste quadro os serviços a contratualizar são da iniciativa do Município enquanto autoridade de transportes de acordo com o definido no n.º 1 do artigo 11.º Decreto-Lei n.º. 60/ 2016, de 8 de setembro.
5. O procedimento preconizado pelo Município é o de Consulta Prévia, tendo para o efeito dividido o território em cinco lotes, mantendo o desenho adotado nos projetos piloto e convidando todos os operadores do município.

¹ Mensagens de correio eletrónico de 10 de fevereiro de 2023.

² A entrega destes documentos não foi simultânea.

³ Parecer Prévio, de 04.12.2020, favorável, estando o sentido positivo condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas”

II — Do Enquadramento

6. A emissão deste parecer fundamenta-se, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, bem como, na avaliação das políticas referentes ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, assim como, se inscreve, no âmbito da reforma estrutural consubstanciada na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), bem como, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, relativa aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.
7. Como já aludido o Município, lançou e contratualizou anteriormente a rede municipal de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros do Município de Castelo Branco, através de um contrato de serviço público de transporte de passageiros, na modalidade de concessão⁴.
8. No entanto foi então assumido que aquele serviço não cumpriria com os níveis mínimos de serviço do RJSPTP, e que tal seria alcançável com um procedimento complementar, sendo esta a razão pelo qual o Município se propõe agora contratualizar o serviço de transporte público flexível, de modo a complementar a operação regular e assim cumprir com os níveis mínimos previstos no RJSPTP.
9. Para o efeito o Município implementou duas experiências-piloto de serviço público de transporte flexível, a primeira entre 1 de julho e 16 de setembro de 2022 e a segunda entre 19 de setembro de 2022 e 18 de março de 2023, de acordo com previsto no n.º 5 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 60, de 8 de setembro de 2016.
10. Face à procura dos registada dos serviços de TPF registados nas experiências piloto implementadas, entendeu o Município que se justifica dar continuidade aos mesmos na modalidade de transporte flexível a pedido, contratualizando-o com os operadores locais, tendo entendido adotar um procedimento por Consulta Prévia.

⁴ [confidencial]

11. Como suporte e fundamentação ao procedimento o Município apresentou inicialmente apenas os documentos denominados (i) Relatório de Fundamentação do Procedimento (Março de 2023); (ii) Especificações Técnicas; (iii) Mapa de quantidades com estimativa orçamental, os quais foram considerados insuficientes pela AMT, tendo essa posição lhe sido transmitida. Neste contexto o Município complementou a documentação de suporte remetendo também o Caderno de Encargos e o Convite, peças indispensáveis à apreciação da qualidade do procedimento e consequente emissão do Parecer.
12. Posteriormente e tendo sido identificadas algumas lacunas, que foram comunicadas ao Município, este procedeu à sua retificação e completamento tendo remetido as peças procedimentais revistas através de mensagem de correio eletrónico de 28.04.2023, as quais foram ainda acompanhadas por um Relatório de Monitorização das Experiências Piloto (datado de Março de 2023).
13. A análise agora realizada e subjacente ao presente parecer incide assim sobre as peças retificadas apresentadas pelo Município.
14. O Relatório de Fundamentação, data de março de 2023 e assume o enquadramento e justificação de todo o procedimento tanto ao nível legal como socioeconómico, financeiro e técnico, e neste quadro apresenta:
 - O Conceito e Enquadramento Legal, subjacente ao mesmo;
 - Caracteriza socioeconomicamente a região e a oferta de transporte público atual;
 - As experiências piloto realizadas;
 - O Modelo contratual a adotar;
 - A Rede a contratualizar;
 - A estimativa de custos e receitas bem como o preço base;
 - O Modelo de Remuneração a adotar, e,
 - Os Indicadores de monitorização dos serviços.
15. É apresentada a caracterização da região em matéria socioeconómica e de mobilidade, procurando nomeadamente caracterizar a procura e a oferta atual e futura, padrões de mobilidade, serviços essenciais e proposta de rede a contratualizar incluindo pressupostos subjacentes ao projeto da rede.

16. O Município é o principal polo da CIM da Beira Baixa embora como em grande parte do interior do país tenha vindo a sofrer uma redução e envelhecimento da população residente, que, no entanto, sendo transversal a todo o concelho é menor na sede de concelho.
17. É caracterizada a mobilidade da população, nomeadamente quanto à sua origem/destino e quanto aos modos de transporte utilizados, onde naturalmente impera o transporte individual privado, havendo ainda referência à importância do especializado (autocarro da empresa) e transporte escolar.
18. O levantamento da cobertura contratada e realizado pelo serviço de transporte público regular identifica que embora a maioria da população esteja servida e nomeadamente, em dia útil (DU) do período escolar (PE) se verifique que 54 em 57 dos lugares com mais de 40 habitantes estão cobertos, já em período não escolar (PNE) o número de lugares não servidos aumenta para 10 e para 43 ao fim de semana. (Quadro: Relatório de fundamentação)

[confidencial]

19. A fim de definir os serviços a adotar o Município realizou duas experiências piloto cujos resultados tomou em consideração, sendo as mesmas apresentadas no Relatório de Fundamentação e no Relatório de Relatório de Monitorização das Experiências (março de 2023).
20. Conforme anteriormente referido o procedimento será por Consulta Prévia, com convite aos operadores do município, mantendo a rede de transporte flexível existente nos projetos piloto e contratualizar os serviços na atual configuração.
21. Efetivamente trata-se de uma operação que serve lugares de reduzida procura, e, embora tenham já decorridos dois projetos piloto continua a haver algum nível de incerteza associado à falta de maturidade dos dados reais que sobre o sistema, pelo que a modalidade de prestação de serviços será a mais adequada à sua contratualização.
22. A rede a contratualizar, com cinco lotes, encontra-se definida quanto a circuitos, paragens, horários e preço dos bilhetes.
23. Um aspeto interessante que se considera de assinalar é o facto de o projeto deste procedimento tomar em consideração, quanto à programação dos serviços, a tentativa de que em alguns casos estes circuitos flexíveis se possam constituir, como um serviço adutor ao serviço de transporte regular, nomeadamente através da compatibilização dos trajetos e dos horários.

24. O modelo de remuneração dos serviços segue um modelo habitual neste tipo de transporte, isto é uma remuneração fixa – taxa de disponibilidade - e uma remuneração variável - €/veículo.kilómetro x veículo.kilómetro realizado – ao qual é deduzido o valor das tarifas pagas pelos passageiros.
25. O município entendeu aqui manter o modelo de remuneração adotado nos projetos piloto e que é adotado no decurso da experiências piloto e que incide no pagamento máximo de:
- Taxa de disponibilidade [confidencial] €/horário
 - [confidencial] €/km em cheio para viatura de 5 lugares e [confidencial] €/km em cheio para viatura de 9 lugares, sendo que o valor do veículo.kilómetro a considerar para efeitos da remuneração do operador será o valor indicado na proposta apresentada.
26. Aqueles valores, associados às extensões determinadas para cada um dos cinco percursos, permitem estabelecer os valores estimados máximos do contrato para cada um cinco lotes previstos no procedimento e que constituem o preço base dos mesmos.
27. Finalmente são apresentados indicadores de monitorização dos serviços esclarecendo que tomando em consideração que “a sua atribuição é da iniciativa da Autoridade de Transportes “*Município de Castelo Branco*” e atendendo que se admite que prestadores de serviço serão operadores de táxi pouco familiarizados com os processos de registo dos serviços nas plataformas informáticas, o cumprimento do estipulado no artigo 22.º do RJSPTP, no que concerne ao registo dos serviços de TPF na plataforma nacional de registo dos serviços (será da responsabilidade do Município de Castelo Branco.”
28. Mais é referido que “À semelhança do que acontece com a experiência piloto em funcionamento, os serviços de transporte público a contratualizar serão divulgados no site do município, em <https://www.cm-castelobranco.pt/municipe/areas-de-acao/mobilidade-e-transportes-2/servico-publico-de-transporte-de-passageiros/transporte-publico-flexivel/>”
29. Para efeitos de monitorização, o município recorrerá:

- À informação da plataforma de gestão dos serviços onde regista as reservas dos utilizadores. A cada reserva é automaticamente atribuído um valor a cobrar ao utilizador.
- Para efeitos do pagamento aos operadores serão confrontadas as faturas emitidas pelos operadores com os registos dos serviços na plataforma.
- À informação da plataforma de gestão dos serviços para calcular os seguintes indicadores de monitorização dos contratos:
 - Veículos.km realizados;
 - Passageiros transportados por mês;
 - Custo e receita mensal dos serviços;
 - Custo médio e receita média por passageiro transportado;
 - Percurso médio por passageiro transportado.

III — Da Análise

a) O procedimento concursal

29. Os documentos instrutores do procedimento apresentados pelo Município e objeto do presente Parecer são os mencionados no ponto 2, os quais após análise inicial da AMT foram revistos e retificados pelo Município, incidindo especialmente no Caderno de Encargos e no Convite.
30. As peças como mencionado caracterizam o procedimento que está dividido em 5 lotes, tendo o Município optado por manter o desenho utilizado nos dois projetos piloto realizados, o que se poderá entender derivará do facto de, por um lado a experiências terem atingido os objetivos pretendidos e por outro lado não existirem ainda dados suficientes para introduzir alterações importantes.
31. Um dos aspetos que neste âmbito se entendeu de solicitar esclarecimentos foi a fixação do preço quilométrico máximo, especialmente o que é considerado para os veículos com lotação máxima de até 9 lugares, que foi fixado em [confidencial] € por quilómetro, ao que o Município veio esclarecer do seguinte modo:
- [confidencial]
32. Assinala-se que o procedimento considera apenas pagamento dos percursos em cheio, o que coloca do lado do prestador o custo com os percursos em vazio no início e no fim dos serviços, que terão um peso proporcional ao estabelecimento do prestador e ao local de estacionamento do veículo a afetar ao serviço, que poderá ser minimizado com

a otimização da operação pelo prestador, o que poderá proporcionar propostas e inferior valor.

33. No entanto, e embora se possa reconhecer como um valor conforme, deverá esta matéria ser devidamente acompanhada pelo Município durante a execução do contrato e de modo ser ponderada em futuros procedimentos.
34. Aliás, sobre esta matéria entende-se de aqui alertar para a necessidade de respeitar o disposto no Artigo 35º-A do Código dos Contratos Públicos (CCP), em especial garantir o expresso no seu número 2 que estabelece que a *“consulta preliminar prevista número anterior não pode ter por efeito distorcer a concorrência, nem resultar em qualquer violação dos princípios da não discriminação e da transparência”*, referindo-se ainda o documento *“Orientação Técnica - Consulta preliminar ao mercado e a fixação do preço base”* publicado pela Direção-Geral da Administração da Justiça⁵, cujos princípios devem ser seguidos.

b) — a proposta de Caderno de Encargos

35. Como decorre do anteriormente referido já referido o Caderno de Encargos inicialmente proposto apresentava algumas deficiências que foram oportunamente assinaladas pela AMT, tendo posteriormente sido resolvidas pelo Município, que complementou ou retificou o documento inicial acolhendo as observações formuladas, pelo que, neste quadro, o Caderno de Encargos afigura-se agora coerente e suscetível de servir de base ao lançamento do procedimento.
36. Uma nota para os indicadores de monitorização dos serviços e a opção de ser o Município a efetuar os registos na plataforma uma vez que fica estabelecido que *“atendendo a que atribuição dos serviços é da iniciativa do Município de Castelo Branco, enquanto autoridade de transportes, o cumprimento do estipulado no artigo 22.º do RJSPPT, no que concerne ao registo dos serviços de TPF na plataforma nacional de registo dos serviços (STePP) será da responsabilidade desta entidade.”*, o que se compreende, implicando o efetivo acompanhamento da execução dos contratos, mas

⁵ <https://dgaj.justica.gov.pt/Portals/26/1-SOBRE%20A%20DGAJ/Concursos%20p%C3%BAblicos/Orienta%C3%A7%C3%B5es%20t%C3%A9nicas/Orienta%C3%A7%C3%A3o%20T%C3%A9cnica%20Consulta%20Preliminar.pdf?ver=2019-09-23-084418-150>

que poderá proporcionar um correto preenchimento da plataforma e desse modo um melhor conhecimento do serviço.

37. O Caderno de Encargos determina que serão calculados mensalmente os indicadores de monitorização dos contratos a seguir discriminados, o que se afigura correto, mas em que o cálculo de alguns deles obrigam a uma interação significativa entre o Município e os operadores que não é totalmente clara no documento, impondo-se um efetivo controlo sobre os serviços e no relacionamento entre as partes.

Indicadores de monitorização:

- I. Nº de serviços realizados, por lote*
- II. Veículos.km realizados, por lote;*
- III. Lugares.km oferecidos por Lote;*
- IV. Passageiros.km transportados por lote;*
- V. Passageiros transportados, por lote;*
- VI. Custo e receita mensal dos serviços, por lote;*
- VII. Custo médio e receita média, por passageiro transportado, por lote;*
- VIII. Percurso médio, por passageiro transportado, por lote;*
- IX. Consumo total de combustível, por lote;*
- X. Consumo de combustível;*
- XI. Emissões totais, por lote;*
- XII. Emissões poupadas face a um serviço de transporte de passageiros de natureza regular.*

38. Finalmente algumas considerações relativamente a alguns aspetos contratuais que poderão ser ponderados, e tendentes a proporcionar eventuais melhorias do serviço, nomeadamente:

- Tratando-se de um serviço relativamente inovador no Município, um vez que decorreram apenas dois projetos piloto, seria de ponderar a possibilidade de o procedimento apresentar alguma flexibilidade relativamente a sua execução, considerando aqui a possibilidade de variação da produção em caso decorrente da procura real, embora devidamente balizada por valores máximos razoáveis, permitindo deste modo uma melhor adaptação àquela procura e desse modo a prestação de um melhor serviço.
- Tendo em conta o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, assumido em 2016 pelo Estado Português na conferência das partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas e posteriormente

reforçado no Plano Nacional Energia e Clima 2021 -2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 86/2021, de 19 de outubro que transpõe a Diretiva (UE) 2019/1161, estabelecendo o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões, afigura-se que deveria haver uma valorização da utilização de veículos mais “limpos”, o que, de modo simplificado, poderia considerado em critérios de desempate.

c) — da proposta de Convite

39. O Convite afigura-se completo e organizado compreendendo entre outros a identificação do procedimento, e quadro processual em que o mesmo se desenvolverá, nas suas diversas fases.
40. Especifica claramente o valor base para cada um dos cinco lotes que compõem o procedimento, os quais são formados pelo produto da produção máxima, definida para cada um dos lotes, pelo valor quilométrico base assumido pelo município para também cada um desses lotes, estabelecendo os valores estimados máximos do contrato para cada um desses lotes em que se divide o território, sendo também o seu somatório o preço base global para o procedimento.
41. Os valores máximos por lotes são os constantes da tabela seguinte, e têm subjacente um valor quilométrico base de [confidencial] € para veículos de até cinco lugares e de [confidencial] € para veículos de até 9 lugares.

Lote – Zona	Valor Máximo do Contrato (€)
Lote 1 – Zona A	[confidencial]
Lote 2 – Zona B	[confidencial]
Lote 3 – Zona C	[confidencial]
Lote 4 – Zona D	[confidencial]
Lote 5 – Zona E	[confidencial]
Total	[confidencial]

42. É de assinalar que a escolha da tipologia dos veículos a utilizar está definida nas peças procedimentais que indicam em cada um dos lotes qual o tipo de veículo necessário e como tal fixando o valor quilométrico máximo que o Município se dispõe a pagar.
43. Uma palavra final para a opção considerada de admitir a adjudicação ao mesmo concorrente de todos os lotes relativamente aos quais apresente a proposta economicamente mais vantajosa, onde é considerado um critério monofator – “preço”.
44. Trata-se naturalmente de uma solução perfeitamente aceitável e que minimiza os encargos para a Município uma vez que todos os lotes serão sempre adjudicados ao preço mais baixo. no entanto, esta pode também aumentar o risco em caso de incumprimento simultâneo, e podem potenciar uma futura redução da concorrência.
45. Numa perspetiva de equilíbrio e de promoção da concorrência e qualidade de serviço, julga-se que seria desejável equacionar uma disposição que privilegiasse a adjudicação preferencial de cada lote a concorrentes diferentes, que contudo não poderia, naturalmente, abstrair-se da necessidade de minimizar os encargos envolvidos, o que poderia, ser alcançado por, entre outros critérios e apenas a título de exemplo não impositivo, limitar a adjudicação de mais de um lote ao mesmo concorrentes através da fixação de um determinado valor diferencial máximo entre as propostas.
46. Considerando o exposto julga-se que o Convite, na sua versão final após incorporação das questões colocadas pela AMT se afigura completo e suscetível de servir de base ao lançamento do atual procedimento.

IV – Recomendações e determinações

47. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os Modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado e com observância das racionalidades supra referidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
48. Os contratos de serviço público, incluindo os de transporte flexível a pedido, celebrados no âmbito do RJSPTP estão condicionados pelo circunstancialismos locais relativos aos múltiplos sistemas de transportes públicos de passageiros, que são muito diversos ou com uma grande amplitude/ cambiantes, sendo por isso necessário ter em conta a maturidade do mercado e os modelos contratuais adotados por cada autoridade de

transportes nos diversos casos concretos, incluindo, nomeadamente, uma análise ponderada sobre a alocação e partilha de risco operacional.

49. Os dados utilizados para a definição de obrigações de serviço público devem basear-se no levantamento dos indicadores relevantes do sistema de transportes e do território em causa e permitir concluir, com algum grau de razoabilidade, por uma adequada aderência à realidade, tendo não apenas em conta indicadores financeiros, mas também económicos e todos os referentes às diversas externalidades associadas ao Ecosistema.
50. O lançamento de procedimentos concursais devem ser sedes idónea para aferir da adequação à realidade do que é proposto, ainda que seja de mitigar o risco de lançar procedimentos que possam não ser atrativos para o mercado.
51. Os dados utilizados para a definição de obrigações de serviço público baseiam-se no levantamento dos indicadores relevantes do sistema de transportes e do território em causa, o que permite concluir, com alguma razoabilidade, por uma adequada aderência à realidade, pese embora a juventude deste tipo de serviço – transporte flexível a pedido – que tem como suporte dois projetos piloto.
52. Neste quadro recomenda-se:
 - Que, como anteriormente se mencionou, tendo em consideração as obrigações assumidas pelo Estado Português e a melhoria dos serviços de transporte, se entende que as questões ambientais, nomeadamente quanto à tipologia dos veículos a utilizar, incluindo a sua idade devem ser consideradas nos cadernos de encargos e como tal valorizadas nos critérios de classificação das propostas.
 - No que respeita aos requisitos técnicos do material circulante, e numa ótica de renovação das frotas e de descarbonização do transporte rodoviário de passageiros e tendo em consideração as obrigações assumidas pelo Estado Português, poderia ser ponderada uma valorização da utilização de veículos mais “limpos”, o que, de modo simplificado, poderia considerado em critérios de desempate;
 - A elaboração e publicação dos relatórios de obrigações de serviço público previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual;
 - Nos termos do artigo 48.º RJSPTP, transmita à AMT eventuais factos subsumíveis aos tipos contraordenacionais previstos legalmente, caso se

verifiquem, designadamente o incumprimento de obrigações de serviço público previstas nos contratos e de reporte de informação legalmente prevista, imediatamente após a tomada de conhecimento da sua verificação, colaborando na instrução do processo contraordenacional;

- Garanta o cumprimento das obrigações decorrentes do Decreto-Lei 14-C/2020 de 7 de abril, na sua redação atual;
- Garanta a transmissão dos dados previstos nos termos do artigo 22.º do RJSPTP, quanto à transmissão de dados ali previstos;
- Dê cumprimento ao Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, na sua redação atual bem como do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, no que se refere a livro de reclamações e direitos dos passageiros;
- Sempre que exista uma “consulta preliminar” auxiliar para a formação do preço base, deve ser respeitado o regime estabelecido no Artigo 35º-A do Código dos Contratos Públicos de modo a evitar distorções concorrenciais.

53. Finalmente e uma vez que a fundamentação e a execução contratual deve propugnar por alcançar pressupostos de transparência e objetividade, de forma a que se possa garantir, a todo o tempo, o cumprimento de um serviço de qualidade e a maximização da recursos públicos, determina-se ao Município que, nos termos das alíneas a), j) e k) do n.º 1 e das alíneas a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, das alíneas a), d), g), e h) do n.º 1 do artigo 40.º e do artigo 46.º, todos dos Estatutos da AMT, garanta que:

- com a adjudicação, seja transmitido o nível de veículos “limpos” obtidos com a submissão à concorrência, nos termos do Decreto-Lei n.º 86/2021, de 19 de outubro;
- em cumprimento do disposto no n.º 5 do artigo 36.º do Código dos Contratos Públicos, o presente Parecer seja identificado nas peças do procedimento;
- sejam remetidos à AMT os contratos assinados;
- seja elaborado e remetido à AMT o relatório de execução dos contratos que resultarem do presente procedimento;
- tendo em consideração o modo de formação do preço quilométrico do presente procedimento, em especial no que respeita aos veículos com lotação máxima

até 9 lugares esta matéria seja objeto de avaliação quando da avaliação global da execução dos contratos.

V — Conclusões

54. Assim, e em conclusão, no que concerne ao objetivo específico do presente parecer, considera-se que as peças procedimentais se encontram balizadas nas normas legais aplicáveis, nomeadamente estão em conformidade com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o RJSPTP, bem como, com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento e do Conselho, de 23 de outubro, e demais legislação e jurisprudência, nacional e europeia, aplicável.
55. Acresce que, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT, enquanto regulador económico independente, cabe às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadrados em termos equitativos, concorrenciais, organizativos e institucionais.
56. Neste sentido formularam-se algumas recomendações expressas ao longo deste parecer, que aconselham a sua ponderação, bem como, tal como expressas no capítulo anterior, determinações condicionantes do sentido favorável do presente parecer.
57. Finalmente quanto à análise das diferentes racionalidades plurais tal como expresso no anterior parecer de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, a mesma é credora de parecer favorável porquanto, e entre outros pontos, são criadas as condições necessárias a assegurar a sustentabilidade económica e de funcionamento dos mercados da mobilidade e transportes local e regional, contribuindo para uma mobilidade eficiente e sustentável, que confere maior tessitura à coesão social e territorial, reforçando a solidariedade inter-regional.
58. Em suma, o parecer prévio vinculativo da AMT quanto às peças do procedimento tendente à Aquisição de Serviços de Transporte Flexível do Município de Castelo Branco é favorável, tendo em conta as recomendações e determinações formuladas, e que a execução contratual será objeto das ações de monitorização e acompanhamento por parte desta Autoridade.

Lisboa, 06 de julho de 2023.



A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino