

SUPERVISÃO ÀS AUTORIDADES DE TRANSPORTE: MONITORIZAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DE CONTRATOS

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no âmbito das suas atribuições como regulador económico independente, realizou uma ação de supervisão documental e no terreno ao exercício das competências de fiscalização e sancionatórias, por parte de seis autoridades de transportes, em matéria de exploração do serviço público de transporte de passageiros. As entidades supervisionadas foram os Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), a Área Metropolitana do Porto/Transportes Metropolitanos do Porto (AMP/TMP), a Comunidade Intermunicipal do Oeste (CIM Oeste), a Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa (CIMTS), a Comunidade Intermunicipal do Douro (CIM Douro) e a AMAL – Comunidade Intermunicipal do Algarve. (A seleção da amostra considerou a dimensão das operações, o número de reclamações registadas e o grau de cumprimento das obrigações de publicitação e reporte de informação legalmente exigidas.)

A supervisão da AMT permitiu identificar deficiências significativas e transversais às entidades analisadas no exercício das competências de monitorização e fiscalização dos contratos de serviço público. Verificou-se que a generalidade das autoridades de transportes não dispõe de sistemas de informação tecnológicos adequados à monitorização em tempo real dos contratos, dependendo em grande medida de reportes manuais efetuados pelos operadores em ficheiros Excel, o que gera assimetrias de informação relevantes e fragiliza a capacidade de as autoridades aferirem com rigor o cumprimento dos indicadores contratuais. A exceção mais notória é a TML, que dispõe de um centro de monitorização em tempo real integrado com o Sistema de Apoio à Exploração (SAE) e com a bilhética dos operadores; e a AMAL, que utiliza o Microsoft Power BI ligado ao SAE do operador para acompanhar de forma permanente a execução contratual.

No plano sancionatório, constatou-se que a maioria das autoridades de transportes não tem exercido de forma efetiva as suas competências de aplicação de multas contratuais, suspensão de compensações por OSP e transmissão à AMT de factos subsumíveis a contraordenações, situação que esvazia, na prática, o efeito dissuasor dos mecanismos legais e contratuais existentes.

A deficiência na aplicação de sanções está frequentemente associada à ausência nos contratos de indicadores objetivos, mensuráveis e com limiares claramente definidos, sem os quais não é possível graduar o incumprimento nem calcular o montante das penalidades aplicáveis.

Alguns contratos de primeira geração ainda vigentes apresentam cláusulas de amplitude excessiva nas sanções pecuniárias, que, paradoxalmente, desincentivam a sua aplicação.

No âmbito do reporte de informação, verificou-se que nem todos os operadores cumprem com regularidade as obrigações de registo na plataforma STePP, previstas no artigo 22.º do RJSPT, e que as autoridades de transportes não garantem de forma consistente a validação dos dados inseridos. As obrigações de publicitação e envio à AMT do relatório circunstanciado sobre OSP, previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e no artigo 18.º-A do Regulamento n.º 430/2019, não foram cumpridas tempestivamente por várias autoridades de transportes.

O STePP, enquanto plataforma de agregação de dados, apresenta limitações técnicas estruturais que prejudicam o registo, a fiabilidade e a consistência da informação sobre toda a oferta de serviço público de transporte de passageiros a nível nacional.

Os maiores desafios estruturais das autoridades de transportes, em especial das de menor dimensão, estão relacionados com insuficiência de recursos humanos especializados, baixa literacia digital e infraestrutura tecnológica deficiente. A AMT tem desenvolvido um esforço continuado de capacitação destas entidades, através da emissão de orientações, pareceres prévios vinculativos e ações de apoio direto, contudo, este esforço revela-se insuficiente face à complexidade crescente das atribuições que estas entidades têm de desempenhar, as quais exigem competências técnicas em áreas jurídicas, financeiras, de planeamento e gestão operacional e tecnológicas que raramente existem de forma integrada nas equipas das comunidades intermunicipais.

A AMT formulou um conjunto de recomendações dirigidas às autoridades de transportes e às entidades com responsabilidades de tutela por forma a promover uma fiscalização mais eficaz nos contratos com OSP, maior transparência e uma gestão mais profissionalizada, consentânea com a exigência requerida nos contratos públicos.

A supervisão teve em conta o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPT), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e o Regulamento (CE)

n.º 1370/2007, de 23 de outubro de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros. O RJSPPT delimita, com precisão, as competências das autoridades de transportes, impondo-lhes não apenas a função de contratualizar a prestação do serviço público, mas igualmente de o monitorizar e fiscalizar em continuum, com particular atenção ao cumprimento das obrigações de serviço público (OSP), aos parâmetros de qualidade (pontualidade, informação ao passageiro, limpeza e estado da frota, acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida) e ao regime sancionatório perante incumprimentos dos operadores. O Regulamento da AMT n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março, complementa este quadro, densificando as obrigações de reporte e de publicitação de informação sobre o desempenho dos contratos.

Lisboa, 2 de setembro 2026

[Consulte o Relatório da ação de fiscalização aqui.](#)