

B) II.
PROP.
DURB
DIPU
GAMOT
A.M.

ANEXO AO PONTO IV - 7.
DOCUMENTO N.º 31



MUNICÍPIO DE SETÚBAL
CÂMARA MUNICIPAL

REUNIÃO N.º 07/2016

PROPOSTA

N.º 27/2016/DURB/DIPU/GAMOT

Realizada em 06/04/16

DELIBERAÇÃO N.º 110/16

Assunto: NIPG N.º

Requerimento N.º:

Titular do Processo: CÂMARA MUNICIPAL DE SETÚBAL

Requerente: CÂMARA MUNICIPAL DE SETÚBAL

O Técnico: Fátima Nogueira

Data: 06/04/2016

PROPOSTA DE: Delegação de Competências da Câmara Municipal de Setúbal na Área Metropolitana de Lisboa, no âmbito do Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho)

Considerando que:

- O novo regime jurídico das autarquias locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013 consagra a atribuição plena de competências de Planeamento e Gestão do Sistema de Transportes Local e Regional às autarquias, Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa (AM) e Comunidades Intermunicipais (CIM);
- O Regulamento n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho consagra o regime de abertura à concorrência dos serviços de transportes e consagra o regime de abertura à concorrência dos serviços de transportes públicos de passageiros;
- Tendo em conta que de acordo com o novo Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o operadores de exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário mantém os seus títulos de concessão até 3 de dezembro de 2019, ao abrigo do RTA (Regulamento dos Transportes em Automóvel);
- É fundamental definir os termos em que as autoridades de transportes que atuam no território administrativo da AML- Área Metropolitana de Lisboa, no domínio da "exploração de serviço público de transporte de passageiros atribuída por via de procedimento distinto do concorrencial" (artigo 9.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho), bem como no que toca à matéria versada nos artigos 10.º e 11.º da mesma lei, isto é, respetivamente, quanto à "autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório" e no que respeita aos "requisitos da autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório";

Am.

ATA DA SESSÃO DE 29/04/16

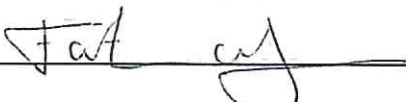
- Existe a necessidade de atender ao definido nos artigos 6.º, n.º 2, e 10.º do RJSPTP - Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiro;
- O Regulamento impõe a necessidade de contratualizar e compensar financeiramente a prestação do serviço de transportes de passageiros na vertente de interesse público que ele assumir, cabendo à autoridade de transportes, no âmbito da sua ação de gestão global, as funções de contratualização e fiscalização da prestação desse serviço público, independentemente de quem exerça a função de gestão do sistema de transportes;
- O princípio da subsidiariedade aconselha, e o referencial constitucional impõe, que algumas das atribuições das entidades de transportes previstas no atual Regime estejam centradas no nível político-administrativo mais próximo da realidade territorial local, por melhor conhecer os anseios e necessidades objetivas das populações potenciais utentes do sistema de transportes, enquanto outras atribuições devem ser dadas a entidades supramunicipais e, em alguns casos, de nível nacional, sem prejuízo do respeito pelos princípios da participação e da auscultação, e, sempre, numa perspetiva de interesse público otimizado num referencial tridimensional: o de custo-benefício, o dos ganhos de escala e o ligado à estratégia e visão sistémica;
- A solução que mais se adequa aponta para a necessidade de dotar as políticas metropolitanas de transporte com uma racionalidade e legitimidade, nas quais sejam expressas as aspirações dos utentes do sistema e, por outro, a sustentabilidade vista de um ponto holístico e no respeito pelo interesse público, aconselhando assim à concentração das competências políticas, administrativas e técnicas já nas atuais áreas metropolitanas, que integrem organizacionalmente uma estrutura técnica específica, a par dos órgãos de representação política;
- A indefinição existente sobre os modelos de financiamento do sistema de transportes não aconselha, por ora, que os municípios e a Área Metropolitana de Lisboa enveredem já por um figurino definitivo de gestão do sistema, sem prejuízo de, no imediato, se proceder à efetiva assunção das responsabilidades e das competências necessárias à gestão de alguns segmentos do sistema, por agora, com natureza transitória;
- Declarando que os requisitos enunciados nas alíneas a) a e) do n.º 3 do artigo 115.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro são assegurados, designadamente:
 - a) O não aumento da despesa pública global por via das transferências orçamentais do Estado para a Área Metropolitana de Lisboa, em cumprimento do estatuído no artigo 4.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular) e pelas que se vierem a concretizar por força dos Orçamentos de Estado a vigorar durante a vigência do presente Protocolo;


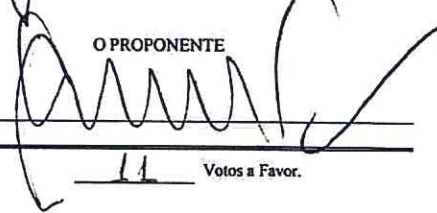
- b) O aumento da eficiência da gestão dos recursos pelas Área Metropolitana de Lisboa por via da utilização concertada dos recursos parcos que são disponibilizados pelo Estado, gerando um ganho de escala e a correspondente poupança;
- c) O ganho de eficácia do exercício das competências pelos órgãos Área Metropolitana de Lisboa e respetivos serviços metropolitanos por via da necessária visão sistémica e global do sistema de transportes e da correlativa mobilidade metropolitana e que permite uma análise partilhada entre os diversos operadores, bem como entre os representantes autárquicos das populações utentes do sistema;
- d) O cumprimento dos objetivos referidos no artigo 112.º Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro (a aproximação das decisões aos cidadãos, a promoção da coesão territorial, o reforço da solidariedade inter-regional, a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos disponíveis), na medida em que só uma visão integrada de âmbito territorial supramunicipal permite garantir a sua prossecução;
- e) A articulação entre os diversos níveis da administração pública local (municípios e Área Metropolitana de Lisboa) não só pelos próprios mecanismos contratuais infra previstos, como pelo facto de os Municípios estarem representados ao nível do órgão deliberativo metropolitano.

Propõe-se:

- A aprovação da minuta de Protocolo de Delegação de Competências entre o Município de Setúbal e a Área Metropolitana de Lisboa em anexo e que posteriormente seja submetida para apreciação da Assembleia Municipal, nos termos da alínea k) do número 1 do artigo 25.º e alínea m) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, anexo à presente proposta e que faz parte integrante da mesma.


Mais se propõe que a parte da ata respeitante a esta deliberação seja aprovada em minuta para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57º da lei 75/13, de 12 de Setembro.

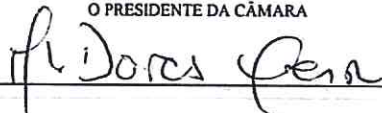
O TÉCNICO

O DIRECTOR DO DEPARTAMENTO

O CHEFE DE DIVISÃO

O PROPONENTE


APROVADA / REJEITADA por: — Votos Contra; — Abstenções; 11 Votos a Favor.

Aprovada em minuta, para efeitos do disposto no n.º 3 do art.º 57 da lei 75/13, de 12 de Setembro

O RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DA ACTA


O PRESIDENTE DA CÂMARA


Mod.CMS.06

ATA DA SESSÃO DE 29/04/16

4

**PROTOCOLO DE
DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS**

ENTRE:

1º - **MUNICIPIO DE**, com Sede nos Paços do Concelho, sitos na, pessoa coletiva nº, aqui representado por, na qualidade de Presidente da Câmara Municipal de, com poderes para o ato, e em execução da deliberação da Câmara Municipal de e da deliberação da Assembleia Municipal de, adiante designado por entidade delegante;

E

2ª – **ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA**, com Sede na, pessoa coletiva nº, aqui representada por, na qualidade de Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa, com poderes para o ato, e em execução da deliberação da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa de e da deliberação do Conselho Metropolitano de Lisboa de, adiante designada por entidade delegada;

É celebrado o presente Protocolo de Delegação de Competências.

Re.

Nota justificativa



É imprescindível e inadiável definir os termos em que as autoridades de transportes que atuam no território administrativo da AML-Área Metropolitana de Lisboa deverão proceder, desde já, no domínio da *"exploração de serviço público de transporte de passageiros atribuída por via de procedimento distinto do concorrencial"* (artigo 9.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho), bem como no que tange à matéria versada nos artigos 10.º e 11.º da mesma lei, isto é, respetivamente, quanto à *"autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório"* e no que respeita aos *"requisitos da autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório"*.

Incontornável é também a necessidade de atender ao definido no RJSPTP - Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiro nos artigos 6.º, n.º 2, e 10.º, e, por essa razão, precisar os termos de relacionamento protocolado entre a AML e os respetivos municípios.

A existência de uma autoridade que concentre a um nível supramunicipal as atribuições no domínio do sistema de transporte coletivo de passageiros e exerça um elenco alargado de competências nesta matéria teve a sua primeira consagração legislativa com a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março) que prevê a assunção, por aquela entidade, de um conjunto lato de atribuições em matéria de gestão do sistema de transporte coletivo de passageiros.

A concretização deste ditame legislativo só viria a verificar-se com a publicação do DL n.º 268/2003, de 28 de Outubro, que criou a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto e aprovou o respetivo regime jurídico, instituindo um regime de instalação que culminou com a publicação do DL n.º 232/2004, de 13 de Dezembro que aprovou os Estatutos das AMT de Lisboa e do Porto, mais tarde alterados pela Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro.

No âmbito da União Europeia vigora o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23.10.2007 que, apesar de dedicar toda a sua economia à disciplina dos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros,

Alu.

ATA DA SESSÃO DE 29/04/16

admite a existência de entidades locais, distintas da administração central, que tenham por atribuição a gestão do sistema.

A respeito da gestão do sistema de transportes, independentemente de quem exerça essa função, o Regulamento é claro na necessidade de contratualizar e compensar financeiramente a prestação do serviço de transportes de passageiros na vertente de interesse público que ele assumir, cabendo à autoridade de transportes, no âmbito da sua ação de gestão global, as funções de contratualização e fiscalização da prestação desse serviço público.

Pressuposto essencial do presente documento é a necessidade de um ente, integrado no poder local, a quem sejam conferidas as atribuições de gestão planificadora e coordenadora, para além das necessárias e concomitantes competências quanto à bilhética e tarifários de transporte coletivo metropolitano de passageiros, bem como a administração do serviço público inerente.

Com efeito, o princípio da subsidiariedade aconselha, e o referencial constitucional impõe, que algumas das atribuições das entidades de transportes previstas no atual Regime estejam centradas no nível político-administrativo mais próximo da realidade territorial local, por melhor conhecer os anseios e necessidades objetivas das populações potenciais utentes do sistema de transportes, enquanto outras atribuições devem ser dadas a entidades supramunicipais e, em alguns casos, de nível nacional, sem prejuízo do respeito pelos princípios da participação e da auscultação, e, sempre, numa perspetiva de interesse público otimizado num referencial tridimensional: o de custo-benefício, o dos ganhos de escala e o ligado à estratégia e visão sistémica.

No caso em apreço, a idiossincrasia de um território com fortes características de grande metrópole, que engloba vários municípios, nos quais se verificam acentuados movimentos pendulares e com uma rede de infraestruturas que não conhece fronteiras físicas, a conclusão a que incontornavelmente se chega é a de que aquele papel deverá estar reservado a um ente intermunicipal.

A solução que mais se adequa ao supra exposto, aponta para a necessidade de dotar as políticas metropolitanas de transporte com uma racionalidade e legitimidade, nas quais sejam expressas as aspirações dos utentes do sistema e, por outro, a sustentabilidade vista de um ponto holístico e no respeito pelo interesse público, aconselhando assim à concentração das competências políticas, administrativas e técnicas já nas atuais áreas metropolitanas, que integrem organizacionalmente uma estrutura técnica específica, a par dos órgãos de representação política. Isto ganha tanta maior relevância, sublinha-se, quanto se conhece já, em termos gerais, o projeto de criação de futuras autarquias metropolitanas.

Desta forma será cumprido o desiderato político contido no artigo 6.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) que coloca a descentralização democrática da administração pública como princípio basilar da organização do Estado de Direito democrático e aproveitar-se-ão as vantagens da proximidade entre os decisores e os destinatários das decisões.

Sucedo, no entanto, que a indefinição existente sobre os modelos de financiamento do sistema de transportes não aconselha, por ora, que os municípios e a Área Metropolitana de Lisboa enveredem já por um figurino definitivo de gestão do sistema, sem prejuízo de, no imediato, se proceder à efetiva assunção das responsabilidades e das competências necessárias à gestão de alguns segmentos do sistema, por agora, com natureza transitória.

Na verdade, encontrando-se pendentes, em sede de Assembleia da República, diversos projetos legislativos que visam alterar a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterando soluções que, para os municípios e para o sistema público de transportes, se afigura serem desadequadas, importa, por enquanto, não fixar soluções definitivas.

Assim, e face ao supra exposto, o Município de e a Área Metropolitana de Lisboa outorgam, entre si, o presente Protocolo de Delegação de Competências.

Na impossibilidade de serem elaborados os Estudos a que se refere o n.º 2 do artigo 122.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, por absoluta ausência de dados que o permitam, as Partes declaram quanto aos requisitos enunciados nas alíneas a) a e) do n.º 3 do artigo 115.º do supracitado diploma, que:

- a) O não aumento da despesa pública global está assegurado por via das transferências orçamentais do Estado para a Área Metropolitana de Lisboa, em cumprimento do estatuído no artigo 4.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular) e pelas que se vierem a concretizar por força dos Orçamentos de Estado a vigorar durante a vigência do presente Protocolo;
- b) O aumento da eficiência da gestão dos recursos pelas Área Metropolitana de Lisboa está assegurado por via da utilização concertada dos recursos parcos que são disponibilizados pelo Estado, gerando um ganho de escala e a correspondente poupança;
- c) O ganho de eficácia do exercício das competências pelos órgãos Área Metropolitana de Lisboa e respetivos serviços metropolitanos está assegurado por via da necessária visão sistémica e global do sistema de transportes e da correlativa mobilidade metropolitana e que permite uma análise partilhada entre os diversos operadores, bem como entre os representantes autárquicos das populações utentes do sistema;
- d) O cumprimento dos objetivos referidos no artigo 112.º Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro (a aproximação das decisões aos cidadãos, a promoção da coesão territorial, o reforço da solidariedade inter-regional, a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos disponíveis) está subjacente ao objeto e aos objetivos do presente Protocolo, na medida em que só uma visão integrada de âmbito territorial supramunicipal permite garantir a sua prossecução;

- e) A articulação entre os diversos níveis da administração pública local (municípios e Área Metropolitana de Lisboa) está assegurada não só pelos próprios mecanismos contratuais infra previstos, como pelo facto de os Municípios estarem representados ao nível do órgão deliberativo metropolitano.

Capítulo I

Disposições Gerais

Cláusula Primeira

Natureza do Protocolo

O presente Protocolo tem a natureza de contrato interadministrativo de delegação de competências e é outorgado nos termos previstos nos artigos 6.º n.º 2 e 10.º do Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros, conjugado com o disposto nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que aprovou o regime jurídico das autarquias locais, aprovou o estatuto das entidades intermunicipais, estabeleceu o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprovou o regime jurídico do associativismo autárquico.

Cláusula Segunda

Objeto do Protocolo

1. O presente Protocolo tem por objeto a delegação das seguintes competências do Município de (...) na Área Metropolitana de Lisboa:
 - a) A competência prevista no n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular), para autorizar a manutenção de alvarás/licenças para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel, e em regime de exploração provisória;

RR

4

- b) A competência prevista no n.º 2 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular) para atribuir a título excecional aos detentores dos títulos previstos na alínea anterior, apenas nos casos em que a licença/alvará provisória vigente a isso obrigar de forma irrevogável, o direito exclusivo nas linhas licenciadas, ponderadas as razões e interesses públicos;
- c) A competência, prevista no n.º 1 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular), para definir os termos da prestação de informação atualizada e detalhada sobre a exploração do serviço público;
- d) A competência, prevista na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular), para cancelar o serviço público de transporte de passageiros por violação da obrigação de prestação de informação prevista no n.º 2 do artigo 22.º do Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros, por parte dos detentores dos títulos para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel, em regime de exploração provisória;
- e) A competência prevista no n.º 5 do artigo 22.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros para validar os dados registados pelos operadores de serviço público detentores de títulos de concessão para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel, em regime de exploração provisória;
- f) A competência prevista no n.º 6 do artigo 22.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros para verificar o cumprimento, pelos operadores de serviço público detentores de títulos para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário

4

atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel, em regime de exploração provisória, do disposto no mesmo artigo 22.º;

- g) A competência, prevista no n.º 3 do artigo 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular) para, durante o prazo de vigência da autorização para exploração provisória, aprovar o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura, de modo a garantir a eficiência e a sustentabilidade da mesma;
- h) As competências materiais necessárias ao exercício dos poderes delegados ao abrigo das alíneas anteriores.

2. As competências previstas no número anterior respeitam apenas aos poderes do município delegante enquanto autoridade de transportes municipais relativamente ao serviço público de transporte de passageiros municipal, entendido este como o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se desenvolve integralmente dentro da respetiva área geográfica, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos, abrangendo os serviços de transporte locais e urbanos previstos na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março.

Cláusula Terceira

Objetivos para o exercício das competências delegadas

- 1. O objetivo do exercício das competências delegadas ao abrigo do presente Protocolo visa a aproximação das decisões aos cidadãos, a promoção da coesão territorial, o reforço da solidariedade intermunicipal, a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e a racionalização dos modos, meios e dos recursos disponíveis, mediante uma gestão eficiente, eficaz, sustentável e

socialmente útil das diversas linhas de serviço público de transporte de passageiros que servem os utentes no território metropolitano de Lisboa, com garantia de universalidade e qualidade do serviço público, através da articulação intermodal e interterritorial.

2. No exercício das competências delegadas, a AML, fazendo uso da possibilidade de autorizar ou não a manutenção dos títulos de licença para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel, em regime de exploração provisória, deverá assegurar a não redução do nível dos serviços públicos de transportes de passageiros, regular, complementar ou de substituição, bem como do serviço intermunicipal, não descendo dos níveis mínimos referidos no artigo 14º do RJSPTP, publicado com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como assegurar a manutenção proporcional dos custos imputados aos utentes pelo sistema de bilhética.
3. Os serviços públicos de transporte de passageiros, regular, complementar, de substituição, ou intermunicipal, são entendidos de acordo com as alíneas n), t), v), e w) do artigo 3º, do RJSPTP, publicado com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, ou seja, serviços públicos de transporte de passageiros explorados segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas.

Cláusula Quarta

Diplomas habilitantes

O presente Protocolo é celebrado ao abrigo do disposto no artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros), na alínea k) do n.º 1 do artigo 25.º, na alínea i) do n.º 1 do artigo 71.º e no artigo 128.º, todos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (que



aprovou o regime jurídico das autarquias locais, aprovou o estatuto das entidades intermunicipais, estabeleceu o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprovou o regime jurídico do associativismo autárquico), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23.10.2007, do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-lei n.º 18/2008, de 27 de fevereiro e do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

Capítulo II

Execução do Protocolo

Cláusula Quinta

Exercício das competências delegadas

1. No exercício das competências delegadas, a Área Metropolitana de Lisboa, previamente à prática dos atos administrativos que se revelem necessários, em particular aqueles que digam respeito à validação, autorização de manutenção, criação, alteração ou extinção de linhas de serviço público rodoviário, consultará o município delegante sobre o sentido e o conteúdo dos atos a praticar, o que terá um carácter vinculativo no caso da consulta prévia se referir a linhas municipais.
2. A iniciativa de validação, manutenção, criação, alteração ou extinção de linhas de serviço público rodoviário, pode ser iniciada pelo Município ou pela AML.
3. No exercício das suas competências próprias a AML consultará os municípios acerca das opções e decisões administrativas a tomar no que diz respeito a outras linhas/carreiras que não estritamente municipais.
4. Os municípios, quando consultados em relação às linhas/carreiras de índole municipal e intermunicipal, terão em consideração na emissão do seu parecer a eficiência funcional multimodal e o equilíbrio económico-financeiro do sistema

metropolitano como um todo, e, em particular, no que repercute nos tarifários e nas compensações financeiras relacionadas com os títulos de transporte intermodais.

5. Nos municípios que, enquanto autoridades de transportes, detenham um operador interno rodoviário a atuar no âmbito territorial concelhio, com o qual deverá o município ter um contrato de serviço público, o presente protocolo interadministrativo destina-se a assegurar a articulação da rede municipal desenvolvida pelo supracitado operador interno com as linhas intermunicipais rodoviárias eventualmente existentes, bem como com ligações de cariz metropolitano através dos modos ferroviário e fluvial, acessíveis através de interfaces multimodais situados no território municipal.
6. Caso vigorem contratos interadministrativos, superiormente validados pela entidade competente (IMT), que respeitem a dois ou mais municípios, com vista à possibilidade de que um operador interno exerça a sua atividade num âmbito intermunicipal, o exercício, pela AML, das competências delegadas, terá cariz semelhante ao registado no número anterior.
7. A AML prestará aos municípios delegantes informação trimestral sobre o exercício das competências delegadas.

Cláusula Sexta

Não aumento da despesa pública

O cumprimento do desiderato de não aumento da despesa pública acha-se assegurado por via das transferências orçamentais do Estado para a Área Metropolitana de Lisboa, em cumprimento do estatuído no artigo 4.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular).



Cláusula Sétima

Interlocutores

1. Para facilitar o processo decisório no âmbito do exercício das competências delegadas, e sem prejuízo do cumprimento dos formalismos comunicacionais entre a entidade delegante e a entidade delegada, os Outorgantes designam como seus interlocutores:
 - a) Município de -
 - b) Área Metropolitana de Lisboa -
2. No exercício das suas funções, cada um dos interlocutores supra identificados, deverá privilegiar a celeridade dos processos decisórios, como forma de garantir a sua maior eficácia.

Cláusula Oitava

Poderes do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.

O presente Protocolo, com características de contrato Interadministrativo, será remetido ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. para verificação da sua conformidade legal e para publicitação no sítio da Internet desta entidade.

Capítulo III

Disposições finais

Cláusula Nona

Vigência do Protocolo

1. O presente protocolo entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicitação no sítio da internet do Instituto da Mobilidade e Transporte, I.P, nos termos

previstos no n.º 8 do art.º 10.º do Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros, e vigora até ao termo do actual mandato do órgão deliberativo do município.

2. O presente protocolo considera-se renovado nos termos do n.º 2 do art.º 129.º do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, podendo os outorgantes promover a sua denúncia, no prazo de seis meses após a instalação do órgão deliberativo do município.

Cláusula Décima
Cessação do Protocolo

1. O presente Protocolo cessa por caducidade, revogação ou resolução.
2. A caducidade do Protocolo opera pelo decurso do respetivo período de vigência.
3. A revogação do Protocolo pode operar-se por mútuo acordo.
4. A resolução do Protocolo pode ser declarada por qualquer das Partes, por incumprimento da contraparte, por razões de relevante interesse público ou sempre que a sua execução se revele inapropriada ao cumprimento dos pressupostos que lhe estão subjacentes.
5. A cessação do presente Protocolo não pode ser causa de quebra ou descontinuidade na prestação do serviço público de transporte de passageiros.



Cláusula Décima Primeira
Suspensão do Protocolo

Por acordo entre a entidade delegante e a entidade delegada, pode o presente Protocolo ser suspenso por período a fixar.

Cláusula Décima Segunda
Comunicações

1. As comunicações entre a entidade delegante e a entidade delegada serão feitas para os seguintes endereços:

a) Município de - R.
- Mail:

b) Área Metropolitana de Lisboa – R.
- Mail:

2. Quaisquer alterações aos endereços supra identificados, deverão ser previamente comunicadas à outra Parte.

Lisboa, de 2016

O Município de

A Área Metropolitana de Lisboa



-----**CERTIDÃO**-----

ANA DE GOES DOS SANTOS SILVESTRE PESTANA LOPES, CHEFE DA DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO GERAL:-----

CERTIFICO, nos termos do artigo oitenta e três, número três, do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei número quatro barra dois mil e quinze, de sete de janeiro, que a presente fotocópia constituída por oito folhas simples, está conforme o respetivo original que se encontra arquivado na Secção de Apoio aos Órgãos Municipais. -----

Vai por mim assinada e autenticada com o selo branco em uso na Câmara Municipal de Setúbal. -----

Setúbal, aos sete dias do mês de abril do ano de dois mil e dezasseis. -----

-----A CHEFE DA DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO GERAL-----

(No uso de competências delegadas – Despacho n.º 25/15/DAFRH, de 10/02/2015)

Não são devidos emolumentos
por se destinar a fins oficiais