



FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

**A TEMÁTICA DOS TRANSPORTES ESCOLARES –
O CASO DO MUNICÍPIO DE SANTARÉM**

RELATÓRIO DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Marco Aurélio Carreira Amaro

Aluno n.º 2013162630

Orientadora: Dr.^a Maria José Castanheira Neves.

Coimbra

Junho/2015

AGRADECIMENTOS

Para realização deste relatório de experiência profissional contei com um conjunto importante de apoios e incentivos, sem os quais a concretização deste relatório não seria possível e a quem estarei eternamente grato.

À minha orientadora, Dra. Maria José Castanheira Neves, Professora Assistente Convidada da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra e Diretora de Serviços de Apoio Jurídico e à Administração Local da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDRC), que sempre se mostrou disponível para me orientar e com a sua experiência e capacidade me orientou de forma exemplar.

Ao Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Santarém (CMS), Dr. Ricardo Gonçalves, à Exma. Senhora Vereadora com o Pelouro da Educação e Juventude da CMS, Dra. Inês Barroso e ao Exmo. Senhor Chefe de Divisão de Educação e Juventude (DEJ) da CMS, Dr. Alfredo Amante, por me terem dado a possibilidade de frequentar este mestrado conjugando-o com a minha profissão, confiando que teria capacidade para terminar esta minha etapa com sucesso, sem que isso colocasse em causa os meus deveres profissionais.

À equipa da DEJ à qual pertenço que, pela amizade, apoio e disponibilidade em me ajudar, permitiu-me terminar esta etapa do meu desenvolvimento académico.

À minha família e amigos pelo apoio e carinho.

Por fim, mas não menos importantes, à minha esposa Patrícia, à minha filha Maria e ao meu filho Duarte, pilares fundamentais na minha vida, pelo apoio, carinho, compreensão, por me fazerem acreditar nas minhas capacidades e por quem luto diariamente, para eles um agradecimento especial.

A todos o meu especial agradecimento.

ÍNDICE

LISTA DE ABREVIATURAS	IV
ÍNDICE DE FIGURAS E GRÁFICOS.....	VI
ÍNDICE DE ANEXOS	VII
INTRODUÇÃO.....	1
CURRICULUM VITAE	3
A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA.....	9
AUTARQUIAS LOCAIS.....	14
O MUNICÍPIO DE SANTARÉM.....	20
CÂMARA MUNICIPAL DE SANTARÉM – ORGANOGRAMA	27
OS MUNICÍPIOS – ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS.....	31
TRANSPORTES ESCOLARES – LEGISLAÇÃO HABILITANTE.....	36
TRANSPORTES ESCOLARES – O CASO DO MUNICÍPIO DE SANTARÉM	57
O PLANO DE TRANSPORTES ESCOLARES.....	58
CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE ESCOLAR.....	66
O ACESSO AO TRANSPORTE ESCOLAR.....	80
ORGANIZAÇÃO E CONTROLO DO FUNCIONAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR.....	82
CONCLUSÃO	86
BIBLIOGRAFIA	88
ANEXOS	91

LISTA DE ABREVIATURAS

CCDRC – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro.

CMS – Câmara Municipal de Santarém.

DEJ – Divisão de Educação e Juventude.

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

NEE – Necessidades Educativas Especiais.

AAAF – Atividades de Animação e Apoio à Família.

IFAP – Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas.

CPAJ – Centro Paroquial de Assistência do Juncal.

IPSS – Instituição Particular de Solidariedade Social.

APSI – Associação para a Prevenção da Segurança Infantil.

ATAM – Associação de Trabalhadores da Administração Local.

CIMLT – Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo.

CRP – Constituição da República Portuguesa.

DGTT - Departamento Técnico e Gestão Territorial.

DAF - Departamento de Administração e Finanças.

FEF – Fundo de Equilíbrio Financeiro.

FSM – Fundo Social Municipal.

GGF – Gabinete de Gestão Financeira.

DGEstE – Direção Geral de Estabelecimentos Escolares.

FGM – Fundo Geral Municipal;

FCM – Fundo de Coesão Municipal;

CCP – Código dos Contratos Públicos.

LOE – Lei do Orçamento de Estado.

BEP – Bolsa de Emprego Público.

POPH – Programa Operacional Potencial Humano.

POCH – Programa Operacional de Capital Humano.

ÍNDICE DE FIGURAS E GRÁFICOS

Figura n.º 1 – Administração Pública.

Figura n.º 2 – Administração Pública Estadual.

Figura n.º 3 – Administração Autónoma do Estado.

Figura n.º 4 – Mapa do Município de Santarém.

Figura n.º 5 – Organograma da Câmara Municipal de Santarém.

Gráfico n.º 1 – Orçamento Previsional Educação – Ano letivo 2013/2014;

Gráfico n.º 2 – Despesa Estimada por nível de Ensino ano letivo 2014/2015 - município de Santarém;

Gráfico n.º 3 – Custos com Transportes Escolares – Ano letivo 2007/2008 a 2013/2014

Gráfico n.º 4 – Evolução do número de alunos estimado a transportar;

Gráfico n.º 5 – Evolução do número de alunos efetivamente transportados;

Gráfico n.º 6 – Transportes Escolares – Evolução da despesa estimada;

Gráfico n.º 7 – Transportes Escolares – Evolução da despesa efetiva;

Gráfico n.º 8 – Transportes Escolares – Evolução da receita estimada com alunos do ensino secundário a transportar;

Gráfico n.º 9 – Transportes Escolares – Evolução da receita recebida dos alunos transportados;

Gráfico n.º 10 – Grau de utilização do serviço de transportes escolares;

Gráfico n.º 11 - Grau de satisfação dos alunos face aos serviços do município;

Gráfico n.º 12 – Grau de satisfação dos alunos do serviço prestado pela entidade transportadora Rodoviária do Tejo;

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I – “*Proposta legislativa*” – Transportes Escolares:

Anexo II – Lista de carreiras concessionadas à Rodoviária do Tejo pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT);

Anexo III – Modelo de Caderno de Encargos para a contratação do serviço de transportes escolares em carreiras públicas.

Anexo IV – Modelo de Caderno de Encargos para a contratação do serviço de transportes escolares em circuitos especiais.

Anexo V – Modelo de contrato interadministrativo de delegação de competências nas juntas de freguesia.

Anexo VI – Projeto de Regulamento Municipal de Transportes Escolares.

Anexo VII – Modelo de Inquérito.

INTRODUÇÃO

No âmbito do mestrado em Administração Pública pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, apresento o relatório de experiência profissional cuja temática principal é o Transporte Escolar.

O Transporte Escolar, tendo em conta a sua importância no contexto educativo municipal, quer pela visibilidade, quer pelo volume financeiro, é, na nossa opinião, uma temática que inspira reflexão.

O presente relatório tem esse objetivo principal, uma reflexão cuidada do que é o transporte escolar no geral e no município de Santarém em particular, tentando que esta temática tenha a visibilidade que, na nossa opinião, não tem tido.

Numa primeira fase, inicia-se o relatório com uma apresentação do Curriculum Vitae do autor, tratando-se de um relatório de experiência profissional, julgamos que se enquadra uma apresentação do perfil académico e profissional do autor.

Como enquadramento do presente relatório, posteriormente apresentamos o conceito de Administração Pública, bem como a sua composição e seguindo-se a definição de Autarquias Locais, uma vez que a temática principal deste relatório incide numa das competências das Autarquias Locais.

Uma das competências ao nível da educação dos municípios é assegurar o transporte escolar de alunos, note-se que o transporte escolar tem um peso significativo no orçamento dos municípios e o município de Santarém não é exceção.

Considerando que a temática dos transportes escolares é o objeto principal deste relatório, uma vez que é a base da minha atividade profissional, julgo ser importante definir neste relatório o que é o transporte escolar enquadrando-o nas atribuições e competências municipais.

Esperamos que a apresentação do caso do município de Santarém possa dar ênfase a uma matéria que não tem sido, na nossa opinião, objeto de reflexão mas que é de elevada complexidade e importância no contexto municipal.

O transporte escolar tem um enquadramento legal próprio, pelo que faremos uma análise à legislação em vigor, bem como, uma análise crítica à mesma, sabendo que o documento base tem já trinta anos, Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro e a realidade educativa de hoje é muito diferente da que tínhamos em 1984, nomeadamente

com as constantes transferências de competências da Administração Central em matéria de educação para os municípios, a organização do sistema educativo (encerramento de escolas, escolaridade obrigatória, apoios a alunos com necessidades educativas especiais (NEE)).

Com caso específico do município de Santarém, tentaremos mostrar que a organização do transporte escolar não é uma tarefa simples de executar, a complexidade da organização do serviço de transporte escolar está presente, quer fruto das constantes alterações do sistema educativo, quer das exigências legais que envolve a organização do serviço de transporte escolar.

Em anexo ao presente relatório apresentaremos uma “*proposta de legislação*” que, resulta da conjugação da experiência profissional do autor, com as competências dos municípios e com a partilha de experiências com outros municípios em matéria de transporte escolar, bem como as necessidades dos alunos, e que consideramos que poderia ser mais eficiente e eficaz face aquela que atualmente existe.

CURRICULUM VITAE

Dados Bibliográficos

Nome: Marco Aurélio Carreira Amaro

Filiação: José Manuel dos Santos Amaro

Laurinda Azoia Carreira Amaro

Data de Nascimento: 30/05/1979

Estado Civil: Casado

Freguesia: Maceira

Concelho: Leiria

Distrito: Leiria

Nacionalidade: Portuguesa

Residência: Travessa 1.º de março, 1 Porto do Carro – 2405-030 – Maceira Lra.

E-mail: marco.aurelio.carreira.amaro@gmail.com

Formação Académica:

A frequentar o Mestrado em Administração Pública na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, desde setembro de 2013;

Licenciatura (Bietápica) em Administração Pública e Autárquica, concluída em 2006 com classificação final de 14 (catorze) valores pela Escola Superior de Gestão de Santarém do Instituto Politécnico de Santarém.

Bacharelato em Administração Pública e Autárquica, concluído em 2005, com média final de 14 (catorze) valores pela Escola Superior de Gestão de Santarém do Instituto Politécnico de Santarém.

Décimo segundo ano de escolaridade (12.º), do Agrupamento I – Científico-natural concluído no ano 2000, com média final e 12 (doze) valores no Instituto Educativo do Juncal.

O 1.º ciclo do ensino básico foi concluído no ano de 1989 na Escola do 1.º Ciclo do Juncal.

Outras Qualificações

Conhecimento, na ótica do utilizador, na área das Tecnologias de Informação, nomeadamente: Windows, Excel, PowerPoint e Access.

Conhecimento elementar, escrito e falado, em inglês.

Experiência Profissional

A experiência profissional do autor resulta de 8 (oito) anos de trabalho na Câmara Municipal de Santarém.

Estágio Profissional na Divisão de Educação e Juventude (DEJ) da Câmara Municipal de Santarém (CMS) de 03 de julho de 2006 a 29 de junho de 2007.

O estágio profissional coincidiu com a publicação da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, lei que regula o transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos.

A Câmara Municipal de Santarém delega nas juntas de freguesia a efetivação do transporte escolar em freguesias onde existe a necessidade de transportar alunos que, de acordo com o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, têm direito a transporte escolar gratuito, não sendo possível efetiva-lo com recurso ao transporte público de passageiros. Foi necessário um elo de ligação entre o município e as freguesias, para que o transporte fosse organizado de acordo com a legislação atrás referida e inculcando desta forma uma disciplina e qualidade de serviços que à data não existia.

O meu estágio enquadrou-se numa perspetiva de ajudar as freguesias na interpretação da legislação, verificar os meios ao dispor das freguesias e em que medida necessitavam de ser ajustados à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

Também procedemos a toda uma reorganização dos circuitos existentes, com uma maximização dos recursos, conseguindo um decréscimo no número de km efetuados e conseqüentemente uma poupança financeira para o município, não retirando ao serviço a qualidade do serviço prestado.

Neste estágio profissional tive uma avaliação final de muito bom.

Posteriormente através de uma avença com a CMS deu-se continuidade ao trabalho que se tinha vindo a realizar durante o estágio profissional começando também a desenvolver tarefas mais na organização do serviço de transportes escolares do Município de Santarém.

Contratado por tempo determinado em 01 de fevereiro de 2008 a 31 de janeiro de 2011, após concurso público de seleção, com responsabilidade direta na organização e controlo do serviço de transportes escolares do município, sempre tendo como base o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

Toda a organização, controlo de funcionamento e controlo do financiamento do serviço de transporte escolar é da responsabilidade do autor do presente relatório, desde os procedimentos mais simples como a requisição dos passes à entidade transportadora até aos procedimentos de concurso para a contratualização do serviço de transportes, seja em carreiras públicas ou em circuitos especiais.

Durante este período foi elaborado pelo autor do presente relatório a proposta de regulamento municipal de transportes escolares, documento que será a base da organização do serviço de transporte escolar¹.

Responsável pela organização do serviço de transporte para visitas de estudo. Esta matéria não tem tanta visibilidade, mas não lhe retira importância, uma vez que o município apoia atividades que complementem as atividades educativas, este apoio é importante, tendo em conta a realidade económica das famílias, pois permite a realização de visitas de estudo com um encargo menor para os estudantes. O documento base é o Regulamento Municipal de Visitas de Estudo do município de Santarém.

Todo o processo de elaboração e atualização do Regulamento Municipal de Visitas de Estudo do município de Santarém foi também da responsabilidade do autor do presente relatório, bem como a sua aplicabilidade.

Contratado por tempo indeterminado desde 31 de janeiro de 2011, após concurso público de seleção, como responsável direto pelo serviço de transportes escolares e transporte para visitas de estudo.

Responsável, conjuntamente com o serviço de transporte escolar e serviço de transporte para visitas de estudo, pela gestão do software de gestão escolar.

Esta plataforma eletrónica permite uma gestão informatizada, entre outras valências, de:

- a) Do serviço de refeições escolares (requisição de refeições, marcação de assiduidade e pagamento de refeições);
- b) Do serviço de prolongamento de horário (atividades de animação e apoio à família – AAAF, marcação de assiduidade e pagamento);
- c) Regime de Fruta Escolar com o preenchimento de mapas para controlo do Instituto de Financiamento de Agricultura e Pescas I.P. (IFAP);

¹ Anexo VI do presente relatório de experiência profissional. É competência dos municípios, de acordo com a alínea k) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, “*elaborar e submeter à aprovação da assembleia municipal os projetos de regulamentos externos do município, bem como aprovar regulamentos internos*”.

d) Gestão do Serviço Transportes Escolares;

Esta plataforma permite aos serviços da DEJ ter um controlo ao dia do número de refeições requisitadas em cada estabelecimento de ensino, a assiduidade ao serviço de almoço, da assiduidade ao serviço de prolongamento de horário, mas principalmente permite ao município arrecadar, de uma forma mais eficaz a receita resultante do pagamento de refeições e prolongamento de horários pelos encarregados de educação.

Responsável pela gestão do fundo de maneiio da DEJ em nome do Sr. Chefe de Divisão de Educação e Juventude, Dr. Alfredo Amante. Este fundo permite fazer face a despesas com carácter de urgência e é necessário efetuar um controlo do valor despendido, solicitar a reposição do fundo preenchendo os mapas de pedido de reposição, de acordo com o disposto no regulamento interno dos fundos de maneiio do município de Santarém.

Responsável pelos procedimentos internos na atribuição de subsídios aos estabelecimentos de ensino, no âmbito das atribuições e competências municipais², nomeadamente:

- a) Apoio ao Funcionamento:
 - Aquisição de tonners, papel e consumíveis, manutenção de fotocopiadoras;
- b) Subsídio para as Atividades de Animação e Apoio à Família.

Com conhecimento e experiência profissional em matéria de educação, nomeadamente:

- a) Regime de Fruta Escolar (desde o processo de contratação da empresa ao pedido de ajuda financeira ao IFAP);
- b) Gestão de Refeitórios Escolares;
- c) Outros subsídios aos estabelecimentos de ensino:
 - Livros e Material Escolar;
 - Manutenção e apetrechamento e fornecimento de refeições, ao abrigo do Protocolo de Delegação de Competências (Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho).

² Alínea b) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho, bem como no Programa de Expansão e Desenvolvimento da Educação Pré-Escolar.

Informação Complementar

Membro do Conselho Pedagógico da Escola Superior de Gestão de Santarém, eleito para o ano letivo 2004/2005.

Vogal da Direção do Centro Paroquial de Assistência do Juncal (CPAJ) desde 2005. Eleito pela primeira vez no ano de 2005 mantenho uma colaboração não remunerada com o CPAJ, uma Instituição Particular Solidariade Social (IPSS) com mais de 50 anos de existência e experiência com crianças (creche e pré-escolar).

Participação nas I Jornadas de Gestão Autárquica no auditório da Escola Superior de Gestão de Santarém no dia 1 de Junho de 2005.

Participação no Workshop “As Crianças e o Novo Código da Estrada”, no dia 10 de Julho de 2006, com duração de 3h30, organizado pela APSI – Associação para a Promoção da Segurança Infantil.

Participação na conferência “Mobilidade dos Municípios”, realizada no dia 04 de Abril de 2007, organização da Associação de Municípios Portugueses em Santa Maria da Feira.

Participação numa Sessão de Esclarecimento sobre “Transporte Coletivo de Crianças” duração de 2h30, realizada na Sala da ATAM - Associação de Trabalhadores da Administração Local, organização da Divisão de Educação da Câmara Municipal de Santarém.

Participação no grupo de trabalho, Março de 2014, no âmbito da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), no âmbito da elaboração de um projeto de regulamento Intermunicipal de transportes escolares.

Participação em diversas reuniões de trabalho na CIMLT, debatendo a realidade da educação nos municípios da Lezíria do Tejo.

A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

No pós II Guerra Mundial assistiu-se a um enorme desenvolvimento da Administração Pública por toda a Europa, com um aumento exponencial, mais precisamente ao nível da Administração Central, com a proliferação de Institutos Públicos e Empresas Públicas devido às inúmeras nacionalizações.

Em Portugal, esta evolução na Função Pública começa a ser uma realidade após o 25 de abril de 1984. Até então a o modelo de Estado era do tipo Administrativo, cuja principal função era de controlo do regime, existia apenas para impor decisões.

Pensa-se que o desenvolvimento da Administração Pública em Portugal está diretamente relacionado com o desenvolvimento do Sistema Nacional de Saúde e no acesso universal à Educação³.

Hoje em dia essa realidade vai em sentido contrário, uma vez que os agentes políticos consideram que a Administração Pública é demasiado pesada e tem demasiada intervenção em áreas que, segundo esses agentes, não deveria intervir.

É nossa opinião pessoal que, os atuais agentes políticos estão, por necessidade de cumprir metas financeiras ou apenas por simples ideologia política, estão a reduzir a Administração Pública, reduzindo-a drasticamente, quer do ponto de vista orgânico quer do ponto de vista material.

A Administração Pública deve, na nossa opinião, aumentar os seus níveis de eficiência e eficácia, conjugado com uma gestão rigorosa dos recursos que a compõem.

Podemos considerar Administração Pública como um sistema de órgãos, serviços e agentes do Estado, bem como das demais pessoas coletivas públicas que assentam a sua ação na realização dos interesses públicos.

O conceito de Administração Pública está consagrado na Lei Fundamental do país, a Constituição da República Portuguesa (CRP) define a sua ação, no seu artigo n.º 266.º n.º 1, como: *“visa a prossecução do interesse público, no respeito pelos cidadãos e interesses legalmente protegidos dos cidadãos”*.

³ Assiste-se também à nacionalização de empresas ligadas ao setor da banca, seguros, transportes e indústria. Esta situação tornou-se clara e irreversível com a aprovação, em 1976, da primeira versão da CRP in “Evolução e Caracterização da Administração Pública Portuguesa” de Quintas, Paulo Jorge Caiadas, Proelium – Revista da Academia Militar - ISSN 1645-8826. - VI série, N.º 10 (2008), p. 185-230.

O artigo 266.º no n.º 2 da CRP refere que *“todos os órgãos e agentes administrativos estão subordinados à Constituição e à lei devem atuar, no exercício das suas funções, com respeito pelos princípios da igualdade, proporcionalidade, da justiça, da imparcialidade e da boa-fé”*.

Podemos dividir Administração Pública numa componente mais orgânica/subjetiva e numa componente mais matérias/objetiva.

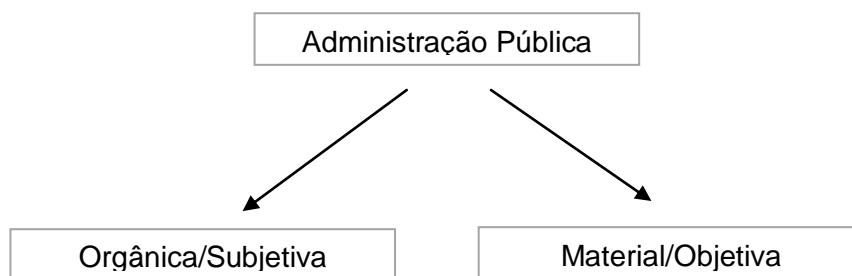


Figura n.º 1: Administração Pública.

A componente mais **orgânica ou subjetiva**⁴ da **Administração Pública**, inclui os órgãos, serviços, trabalhadores do Estado e outras pessoas coletivas públicas.

Esta componente mais subjetiva da Administração Pública é portanto o *“sistema de órgãos, serviços e agentes do Estado, bem como das demais pessoas coletivas públicas, que asseguram em nome da coletividade a satisfação regular e contínua das necessidades coletivas de segurança, cultura e bem-estar”*⁵.

A componente mais **material ou objetiva** da Administração Pública é a atividade de administrar desenvolvida pelos órgãos, serviços, trabalhadores do Estado e outras pessoas coletivas públicas com o objetivo de executar os interesses públicos.

*“A atividade típica dos serviços públicos e agentes administrativos desenvolvida no interesse geral da coletividade, com vista à regular e contínua das necessidades coletivas de segurança, cultura e bem-estar, obtendo para o efeito os recursos mais adequados e utilizando as formas mais convenientes”*⁶.

⁴ Neves, Maria José Leal Castanheira, Disciplina de Gestão Autárquica, lecionada no âmbito do Mestrado em Administração Pública da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, ano letivo 2013/2014.

⁵ Amaral, Diogo Freitas - Curso de Direito Administrativo, volume I, Almedina 2012, pág. 33-34.

⁶ Amaral, Diogo Freitas - Curso de Direito Administrativo, volume I, Almedina 2012, pág. 36-37.

A organização administrativa portuguesa divide-se em **Administração Pública Estadual** e **Administração Pública Autónoma**.

A **Administração Pública Estadual**, é o próprio Estado em sentido amplo que cria estruturas que agem indiretamente pelo Estado. Entidades públicas que “visam prosseguir a satisfação de interesses públicos de carácter nacional”.

Podemos dividir a Administração Pública Estadual em:

- **Administração Pública Estadual Direta** está relacionada com toda a atividade administrativa que é realizada pelos serviços do Estado são exemplo disto: os Ministérios, numa ótica mais centralizada e com competências que abrangem todo o território nacional e as Repartições de Finanças numa ótica mais periférica com competências limitadas a determinada zona administrativa⁷.

- **Administração Pública Estadual Indireta** são pessoas coletivas públicas dotadas de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, que o Estado cria para que possam desenvolver funções que até então eram funções realizadas pelo próprio Estado⁸.

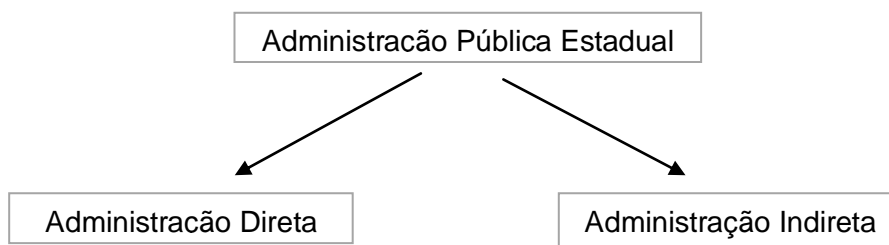


Figura n.º 2 – Administração Pública Estadual.

Os Institutos Públicos são exemplo desta Administração Indireta, e são também muitas vezes considerados como o verdadeiro desperdício do Estado, porque tendo sido criados com um fim específico, enquadrados legalmente e com funções bem definidas, por vezes não se percebe muito bem de que forma é que estes Institutos cumprem as funções para que foram criados e como isso resulta numa mais-valia para o Estado.

⁷ Oliveira, Fernanda Paula; Dias, José Eduardo – Noções de Direito Administrativo, Almedina, 2011, pág. 66.

⁸ Oliveira, Fernanda Paula; Dias, José Eduardo – Noções de Direito Administrativo, Almedina, 2011, pág. 67.

A **Administração Autónoma do Estado** é, tal como o nome indica, uma administração autónoma do Estado e realiza fins que dizem respeito a interesses locais, regionais ou corporação.

“A administração de interesses públicos próprios de certas coletividades ou agrupamentos infra estaduais (de natureza territorial, profissional ou outra), através de corporações de direito público ou de outras formas de organização representativa, dotadas de poderes administrativos que exercem sob responsabilidade própria, sem estarem sujeitos a um poder de direção ou superintendência⁹ do Estado”¹⁰.

No âmbito da Administração Autónoma temos:

A **Administração Territorial**, onde incluímos os municípios, freguesias, regiões autónomas, foram criadas com o objetivo de realizar e satisfazer fins de caráter mais local, isto é, visam a satisfação de necessidades específicas de determinadas regiões e suas populações.

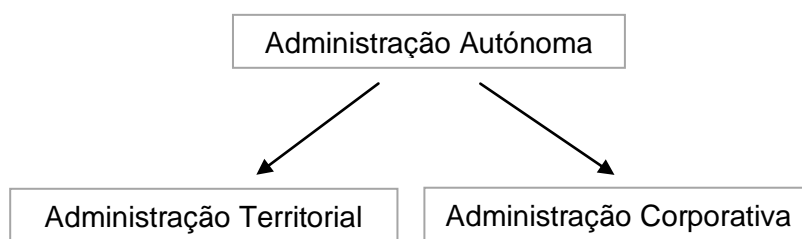


Figura n.º 3: Administração Autónoma do Estado.

A **Administração Corporativa** faz parte da Administração Autónoma do Estado e regula determinada atividade e a entrada nessa atividade. São autónomos uma vez que os seus órgãos são eleitos pelos seus associados, é exemplo a Ordem dos Advogados.

Todas as entidades que estão dentro da Administração Pública desenvolvem um conjunto de atividades, cujo objetivo principal é a persecução do interesse público, e todas com as suas especificidades e missão bem definidas.

⁹ Superintendência é um poder concedido ao Estado ou outra pessoa coletiva pública de fins múltiplos de definir objetivos e guiar a atuação das pessoas coletivas de fins singulares colocados por lei na sua dependência.

¹⁰ Moreira, Vital - Administração Autónoma e Associações Públicas, Coimbra Editora, 2003, pág. 78-79.

Verificamos que a Administração Pública é composta por um conjunto de administrações, cada uma enquadrada numa área específica da Administração Pública, tornando o seu estudo fascinante mas ao mesmo tempo complexo.

A temática deste relatório incide sobre uma das competências das Autarquias Locais, mais especificamente das câmaras municipais, que são parte integrante da Administração Autónoma do Estado, pelo que consideramos importante a definição de Administração Pública, numa primeira fase, partindo de seguida para uma definição de Autarquias Locais.

AUTARQUIAS LOCAIS

A administração autárquica pode, também ela, ser vista em dois sentidos: **sentido subjetivo**, isto é, no conjunto das Autarquias Locais e em **sentido objetivo**, ou seja, a atividade administrativa desenvolvida pelas Autarquias Locais.

A existência de Autarquias Locais é um imperativo constitucional, o artigo 235.º n.º 2 da CRP define Autarquias Locais como *“pessoas coletivas territoriais dotadas de órgãos representativos que visam a prossecução de interesses próprios das respetivas populações”*.

A Carta Europeia de Autonomia Local consagra o conceito de autonomia local como o *“direito das Autarquias Locais regulamentarem e gerirem, nos termos da lei, sob sua responsabilidade e no interesse das respetivas populações, uma parte importante dos assuntos públicos”*¹¹.

José de Melo Alexandrino define Autarquia Local como uma *“forma específica de organização territorial, na qual uma comunidade de residentes numa circunscrição territorial juridicamente delimitada dentro do território do Estado prossegue interesses locais, através do exercício de poderes públicos autónomos”*¹².

A importância das Autarquias Locais na Administração Pública é indiscutível, esta importância está consignada na Constituição da República Portuguesa que confere às Autarquias Locais princípios normativos que lhe são estruturantes¹³: princípio da autonomia local, princípio da descentralização administrativa e o princípio da subsidiariedade.

O princípio da Autonomia Local, durante o Estado Novo as Autarquias Locais eram um mero figurante no panorama da política nacional. A nomeação dos presidentes de câmara pelo governo, que podia também dissolver os órgãos municipais, limitava-os a executar as orientações do Estado, não dava às autarquias a importância que poderiam ter no contexto da política local.

¹¹ Carta Europeia de Autonomia Local, artigo 3.º n.º 1.

¹² Alexandrino, José de Melo, in Tratado de Direito Administrativo Especial, Volume IV, pág. 111.

¹³ Neves, Maria José L. Castanheira, Governo e Administração Local, pág. 9 a 14 e Constituição da República Portuguesa, artigos 6.º, 237.º e 238.º.

A revolução de abril e mais precisamente com a CRP de 1976 que consubstancia a autonomia do poder local, aproveitando a transição de um regime político centralizador e controlador para um regime mais autónomo e descentralizado, conferem uma maior importância às Autarquias Locais.

O artigo 6.º n.º 1 da CRP consubstancia esta autonomia assegurando a autonomia das autarquias, que concebe como “... a capacidade de uma comunidade se administrar a si própria mediante o desenvolvimento de uma atividade com a mesma natureza e eficácia jurídica da atividade administrativa do Estado”.

Este princípio da autonomia local é, segundo Castanheira Neves, “a capacidade que as autarquias têm em prosseguir livremente a realização das suas atribuições através dos seus próprios órgãos e sob a sua inteira responsabilidade”.

As Autarquias Locais têm o direito de forma livre realizar as tarefas necessárias à realização das suas atribuições, com o pleno direito de regulamentar e gerirem, nos termos da lei, as suas atividades com o objetivo de satisfazer as necessidades específicas das suas populações.

Cabe aos seus órgãos definirem as políticas necessárias para a prossecução dos interesses das populações que os elegeram.

Esta autonomia local comporta a autonomia administrativa, financeira e autonomia regulamentar, são pilares fundamentais para consubstanciar a autonomia local:

- **Autonomia administrativa**, as Autarquias Locais têm a possibilidade de praticar atos definitivos sem depender da autorização do Estado.

O Estado tutela a atividade das Autarquias Locais, no entanto estas podem desenvolver, de forma autónoma, um conjunto de atividades administrativas que lhes permite desenvolver a sua atividade.

- **Autonomia financeira**, artigo 238.º da CRP, as autarquias têm património e finanças próprias.

As receitas das autarquias são as provenientes da gestão do seu património e da utilização dos seus serviços podem ser geridas de forma autónoma no desenvolvimento de políticas públicas locais que visam satisfazer os interesses comuns das suas populações.

- **Autonomia regulamentar**, as Autarquias Locais têm a possibilidade de aprovar regulamentação própria, artigo 241.º da CRP¹⁴.

Esta regulamentação própria visa traçar as linhas orientadoras das políticas locais, definindo critérios e formas de atuação.

Conjuntamente com o princípio da autonomia local, a CRP define, no seu artigo 237.º, o **princípio da descentralização administrativa**, como um dos fundamentos para a criação de Autarquias Locais.

A criação de Autarquias Locais teve como pilar fundamental este princípio, uma vez que se considerou que seria necessário criar pessoas coletivas que desenvolvessem atividades de índole mais local e específico, que até então eram efetuadas pela Administração Central e assim aliviar os seus serviços de funções que poderiam ser desempenhadas pelas Autarquias Locais.

Entramos numa fase em que o sistema é mais descentralizado. Freitas do Amaral refere que, o sistema deve ser considerado descentralizado se *“a função administrativa estiver confiada não apenas ao Estado, mas também a outras pessoas coletivas territoriais – designadamente as autarquias locais”*¹⁵.

O princípio da subsidiariedade: este princípio está constitucionalmente estabelecido, o n.º 1 do artigo 6.º da CRP refere que as atribuições e competências devem ser executadas pela autarquia local melhor colocada para as concretizar para que as necessidades das populações sejam satisfeitas.

Este princípio refere, na nossa opinião, que a transferência de tarefas para as Autarquias Locais só devem acontecer se nisso resultar melhor eficiência e eficácia na sua realização.

As competências transferidas para as Autarquias Locais visam essencialmente satisfazer necessidades de carácter mais local, pelo que este princípio refere que estas competências devem ser realizadas por quem está em melhores condições para o fazer, procurando com isto, uma aproximação das populações ao poder político.

¹⁴ O artigo 33.º n.º 1 alínea k) da lei n.º 75/2013, de 12 de setembro refere que – *“competete aos municípios elaborar e submeter a aprovação da assembleia municipal os regulamentos ou projetos de regulamento externos do município, bem como aprovar regulamentos internos”*.

¹⁵ Amaral, Diogo Freitas - Curso de Direito Administrativo, Volume I, Almedina, 2.ª Edição, 1994, pp. 692-693.

Destacamos quatro conceitos base que são fundamentais na definição do conceito de Autarquias Locais¹⁶:

- **Pessoas territoriais**, as Autarquias Locais têm de ter um território. É um elemento essencial para a sua existência, tem de haver um território limitado pois é a esse território que está delimitada a ação da autarquia.

- **Respetivas populações**, a população é um elemento fundamental no conceito de autarquia. Para além do território delimitado, tem de haver população nesse território.

Sem população no território que delimita a Autarquia Local, não existe razão lógica para a sua existência. Não existindo população não existem necessidades a satisfazer pelo que não existe fundo lógico para a aplicabilidade das competências e atribuições de uma Autarquia Local.

É o elemento básico no conceito de autarquia, é a razão de ser da própria autarquia, uma vez que prosseguem interesses que têm como destinatários a população residente.

- **Interesses comuns**, as Autarquias Locais visam a prossecução de interesses comuns à população residente no território que a delimita. A população residente tem interesses específicos onde a autarquia deve centrar a sua ação com o objetivo de os satisfazer.

São as características específicas de cada Autarquia Local que geram interesses comuns às populações e que podem diferir dos interesses do Estado, por isso têm de ser prosseguidos por órgãos que possam estar mais próximos das populações e principalmente melhor conhecedores das suas necessidades. Consideramos que aqui está implícito o princípio da subsidiariedade.

- **Órgãos representativos**, as Autarquias Locais têm órgãos representativos eleitos pela população recenseada no território que delimita a autarquia. São eleitos por sufrágio universal, secreto e direto (na sua maioria). Estes órgãos têm como objetivo principal definir políticas locais que têm como objetivo satisfazer o interesse comum das populações que os elegeram.

¹⁶ Neves, Maria José L. Castanheira, Governo e Administração Local, pág. 21 a 23.

As Autarquias Locais são compostas por órgãos próprios, a **Assembleia Municipal** e **Assembleia de Freguesia** que são órgãos deliberativos, deliberam sobre as principais orientações estratégicas de política local e acompanha a atividade desenvolvida pela câmara municipal e junta de freguesia.

A **câmara municipal** e a **junta de freguesia** são outros órgãos próprios das autarquias locais, são os órgãos colegiais do município e freguesia e têm a função de executar as deliberações do órgão deliberativo, bem como definir toda a estratégia (opções do plano) visando a satisfação das necessidades da população residente no território que administram. São portanto órgãos executivos.

O Presidente da Câmara Municipal é também um órgão representativo das Autarquias Locais, no entanto é um órgão singular.

Estes órgãos são, por imperativos constitucionais, eleitos para que a gestão dos assuntos próprios das autarquias e que esta gestão seja feita em representação dos entes que os elegem, e não face a decisão da Administração Central (Estado).

Julgamos que esta breve exposição sobre o que é a Administração Pública em geral e especificamente a Administração Local, dá a conhecer a realidade da Administração Pública, nomeadamente a sua constituição e também permite dar algum relevo à Administração Local nomeadamente com a descrição dos princípios que levaram à sua criação.

As Autarquias Locais fazem parte da Administração Autónoma do Estado, são portanto uma pessoa coletiva territorial, com órgão representativos que visam a satisfação das necessidades comuns às populações residentes no território que delimita a autarquia.

Têm, não só por imperativos constitucionais mas também porque foram criadas com objetivo de descentralizar a atividade administrativa, um papel importante no contexto político nacional porque se considerou que as Autarquias Locais, estando mais próximas das populações, poderiam executar essas tarefas com mais eficiência e eficácia.

Para o efeito são dotadas de uma autonomia de gestão, onde se inclui a autonomia financeira, administrativa e regulamentar, com atribuições próprias e competências delegadas.

O presente relatório pretende dar a conhecer uma das muitas competências delegadas pela Administração Central nas Autarquias Locais, nomeadamente o transporte escolar.

As Câmaras Municipais são um órgão das Autarquias Locais que por sua vez fazem parte da Administração Autónoma da Estado, têm atribuições próprias e competências delegadas, Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que consideramos importante apresentar tendo em conta que o transporte escolar é uma dessas competências municipais.

É no município de Santarém que o autor do presente relatório desempenha a sua atividade profissional, pelo que consideramos importante apresentar um enquadramento histórico do município, interligando a sua estrutura orgânica com as atribuições e competências municipais em geral, e mais especificamente com as competências em matéria de educação, dando ênfase à temática do transporte escolar.

O MUNICÍPIO DE SANTARÉM

Enquadramento Histórico

Santarém é uma cidade portuguesa, capital do Distrito de Santarém.

Desde 2002 que está integrada na região estatística, NUTS II do Alentejo e na sub-região estatística NUTS III da Lezíria do Tejo, faz parte da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. Pertencia ainda à antiga província do Ribatejo (da qual era a capital e centro urbano mais importante), hoje porém sem qualquer significado político-administrativo.

É também sede de um município com 558,29 km² de área e 62 200 habitantes¹⁷ Escalabitanos (2008), subdividido em 18 freguesias. O município é limitado a norte pelos municípios de Alcanena, Porto de Mós e Torres Novas e a leste pela Golegã e pela Chamusca, a sueste por Alpiarça e Almeirim, a sul pelo Cartaxo, a sudoeste pela Azambuja e a oeste por Rio Maior.

As teorias tardo-renascentistas que associaram a fundação de Santarém ao nome do fundador mítico de Tartessos (o herói Habis), estão hoje em dia desatualizadas, pois essa associação não é verdadeira. A arqueologia demonstra que a primeira “estrutura urbana” do povoado remonta ao Bronze Final¹⁸.

A cidade foi conhecida, nas fontes escritas e epigráficas, durante o Mundo Antigo por Scallabis, uma vez que o significado da(s) palavra(s) indígena(s) *Sq/lab* era desconhecido, os escritores romanos interpretaram-na como um topónimo e latinizaram-na sob a forma de *Scallabis*.

A urbe conheceu variadas designações: Scallabis, na sua fundação; Presidium Julium com a dominação romana; Sancta Irene (ou Iria) com Receswinto (Ocupação dos Visigodos); Shantarin sob a ocupação muçulmana; e Santarém após a reconquista da cidade pelos portugueses. Manteve porém inalterável a sua notabilidade e importância estratégica, quer durante o período em que foram predominantes na cidade as influências mediterrânicas e orientais (séc. I - XIII), quer no espaço temporal em que predominaram as influências atlânticas (séc. XIV - XIX).

¹⁷ Fonte: Censos de 2011.

¹⁸ Período da civilização onde ocorreu o maior desenvolvimento do bronze. Foi um período de intenso uso dos metais derivados do bronze (mistura de estanho e cobre) e das redes de comércio.

De um entreposto comercial no Tejo médio, *Scallabis* adquiriu o estatuto de uma colónia cesariana nos finais do séc. I a.C., transformando-se rapidamente, pela sua localização geográfica, num importante centro administrativo.

A partir do século III d.C. a colónia romana de *Scallabis* retrai-se, face à importância crescente de *Olissipo* (Lisboa). Por essa altura o Cristianismo propagou-se no seu território, dando provavelmente origem a um pequeno bispado, constituído por altura da divisão do Império por Constantino.

A tomada de Santarém por Suerico, em 460, dita o fim da dominação romana, abrindo caminho para a inclusão da cidade no reino visigodo, com capital em Toulouse.

Os quatro séculos de ocupação islâmica (sécs. VIII-XII) fizeram renascer o papel estratégico-militar e económico do lugar. Desta nova realidade beneficiaram os monarcas portugueses, desde a conquista definitiva por Afonso Henriques, em 15 de Março de 1147.

A importância de Santarém desde o século XII documenta-se por inúmeros privilégios que constam nos seus forais e reflete-se nos seus quinze conventos e mosteiros e cerca de quarenta ermidas, dois paços realengos e vários palácios e solares da melhor nobreza do reino, distribuídos pelas suas quinze paróquias urbanas. Este número elevado de privilégios testemunham uma enorme riqueza artística e cultural.

A centúria de Quatrocentos marca o auge da vila de Santarém. Com D. João I e a "íncrita geração" foram preparadas com grande sigilo, no Paço Real da Porta de Leiria, as expedições a Ceuta e a Tânger. Porém, a morte do infante D. Afonso, em Alfange (1491), como que anuncia um longo período de estagnação.

Num contexto em que Lisboa reforçava o seu papel de verdadeira capital e centro da nação, a Santarém quinhentista vai assumir-se como pólo regional a nível económico e cultural.

No Século XVI, encontram-se ou relacionam-se com Santarém grandes vultos da ciência náutica, das artes e das letras, como Pedro Álvares Cabral (Descobridor do Brasil), Luís de Camões (Poeta Lírico), Fernão Lopes Castanheda (Historiador dos Descobrimentos), e Martim Afonso de Melo (1º Europeu que chegou à China por mar).

O apoio local dado a D. António, prior do Crato, na sucessão do trono de Portugal, implicou algumas represálias por parte de Filipe II de Espanha, tendo o monarca castelhano desembarcado na Ribeira de Santarém em 1581. Não obstante os sinais de

descontentamento face ao domínio estrangeiro, a vila é ainda visitada por Filipe III de Espanha, em 1619.

A insegurança social e o agravamento da situação económica que estão na origem da Restauração da monarquia portuguesa, em 1 de Dezembro de 1640, tiveram junto aos paços do concelho um importante episódio: Fernão Teles de Menezes, 1º Conde de Unhão, lidera os conjurados e procede à aclamação de D. João IV como Rei de Portugal. A ação deste nobre, descendente de Vasco da Gama, marcou de resto toda a história da urbe da 2ª metade do século XVII, tendo este período ficado conhecido, na história local, como "século do Conde de Unhão".

O terramoto de 1755 e os conflitos armados em que Portugal se envolveu no século XVIII acabaram por refletir-se na estrutura de uma povoação que respirava ainda muitas das características da sua vivência medieval. O envelhecimento das muralhas, a inexistência de locais de aquartelamento e de cavalaria e de modernos espaços de assistência obrigou a um esforço notável de adaptação.

Durante o século XIX Santarém veste-se de roupagens românticas. Em 1868 a vila adquire o estatuto de cidade e esta nova categoria implicou a modernização do seu território, traduzida a nível das infraestruturas básicas e dos equipamentos lúdico-culturais.

Novas elites sociais, de pensamento anticlerical e progressista, marcavam a cidade e as suas influências. Exigia-se uma 'cidade aberta' e sob este pretexto o camartelo municipal passaria a sacrificar ao progresso vários edifícios que haviam resistido à fúria dos exércitos napoleónicos¹⁹.

Durante o Século XIX, Santarém voltou a estar ligada a alguns dos principais acontecimentos da História do nosso País, para além de servir de palco das Guerras Peninsulares (quartel-general das III Invasões Francesas lideradas pelo General Massena), e sitiada pelo Duque de Wellington em 1810-11, (acontecimentos dos quais nos ficou uma narrativa de viagens do médico escocês e oficial do exército inglês, John Gordon Smith, extraordinário relato contemporâneo designado "Santarém or sketches of manners and customs in the interior of Portugal"), a urbe foi uma das cidades de primeira linha das lutas liberais. Sá da Bandeira (Estadista e Militar), Passos Manuel (Estadista e Militar), Braamcamp Freire (Político) são exemplos de liberais nascidos e ligados a Santarém.

¹⁹ Citando: www.cm-santarem.pt

Refira-se o papel de Santarém na opção democrática do Portugal atual, traduzido no forte apoio ao movimento libertador do 25 de Abril de 1974, liderado pelas tropas do Capitão Salgueiro Maia.

O Centro Histórico de Santarém é o maior núcleo antigo de Portugal, ocupando uma área de 1,42 Km², o que corresponde à quase totalidade do tecido urbano consolidado.

Esta estrutura ocupa uma situação topográfica bem definida, com a sua organização urbana instalada segundo uma lógica polinucleada, caracterizada pela articulação funcional entre os pontos altos e baixos e por um assentamento dos vários núcleos nos locais onde a estabilidade geológica oferecia maior segurança. Não obstante, a estrutura urbana agrega um tecido coerente, ao qual corresponde uma unidade histórica, estética e paisagística.

A morfologia urbana de Santarém obedece a uma lógica de desenvolvimento urbano linear e orgânico que testemunha as diferentes ocupações que a cidade conheceu ao longo dos seus três milénios de história.

A influência urbana muçulmana está presente quer no subsolo, quer ainda no traçado sinuoso de algumas ruas e vielas, nos becos ou nos pátios interiores, espaços de descompressão urbana onde o público e o privado se relacionam sem fronteiras definidas.

Os largos e as praças, são por sua vez um legado cristão, assumindo-se como lugares de acontecimento por excelência. Estes locais evocam as realidades vivenciais da cidade medieval e moderna, uma vez que aqui afluíam as pessoas, os bens e as crenças e aqui se efetuavam as reuniões políticas, económicas, sociais ou religiosas, quer locais quer nacionais.

Da mesma altura são as escadas, visíveis um pouco por todo o Centro Histórico e que são reflexos da diferenciação altimétrica da urbe e da necessidade de vencer o desnível do terreno entre os locais de ocupação.

A estrutura urbana de Santarém complementa-se pela variedade e qualidade da linguagem estética das fachadas, a originalidade de varandas, telhados, portas, janelas ou revestimentos cerâmicos ímpares no País.

Antes das vias rodo e ferroviárias rasgarem os solos virgens do nosso País eram as vias fluviais (em especial as mais facilmente navegáveis) que se assumiam como veículos de comunicação por excelência, fundindo os dois estilos de vida que, desde sempre,

caracterizaram a Nação: o do continente agrícola e o do litoral marítimo.

Nesta perspetiva, é facilmente compreensível a importância que o Tejo manteve para Santarém. A sua vasta extensão e fácil navegabilidade foram primordiais na fundação e desenvolvimento futuro da cidade, uma vez que a urbe se assumiu como o mais importante porto do Tejo médio com os Romanos, os Muçulmanos e os Cristãos. Em especial desde que, no século XVI, Lisboa se tornou capital do Reino e aumentou a sua preponderância económica, que as comunidades ribeirinhas de Santarém não mais deixaram de crescer, em franca comunhão com o Tejo e com os seus vastos recursos.

A ligação ao rio manifestou-se, desde logo, a nível económico e social. De facto a riqueza do Tejo, sempre acentuada pelos autores clássicos, permitiu o desenvolvimento de grupos socioprofissionais a ele ligados (pescadores, cordoeiros, barqueiros, tanoeiros, etc.) e motivava o aparecimento de bairros ribeirinhos/portos fluviais. Tejo acima, aos portos fluviais chegava o sal, o peixe e os panos do litoral e deles partiam, rumo à capital, as manufaturas, os minérios, os produtos agrícolas (madeiras, vinhos, cereais, azeite, mel e cera) e mesmo o peixe do rio (sável, azevias, lampreias). O movimento dos barcos era constante.

A relação política, militar e cultural entre Santarém e o Tejo, porém, não era menor.

Nas suas viagens governativas os monarcas e o respetivo séquito elegiam o barco como meio de transporte privilegiado e o rio Tejo como via essencial. Santarém era, até ao séc. XVI, um dos destinos privilegiados das (frequentes) deslocações da Corte, o que vem realçar o papel político desta via fluvial. Além do que, sendo o Tejo o maior rio da Península Ibérica, várias vezes assumiu um papel de primeira nas relações políticas entre Portugal e Espanha, sobretudo durante o período Filipino (1580-1640), altura em que os dois Estados Ibéricos estiveram unidos.

Refira-se que de Santarém seguiam via Tejo, boa parte dos meios materiais e humanos que alimentaram a ação de Descobrimento e Expansão Portuguesa no Mundo. E à cidade chegava um fluxo considerável de mercadores, fidalgos, religiosos, poetas, trovadores, escravos ou aventureiros vindos dos quatro cantos do mundo.

Quem lançar um olhar geral sobre a cidade de Santarém, facilmente se apercebe da existência de dois planos altimétricos distintos: uma zona alta, organizada na área planáltica e uma zona ribeirinha, bordejada ao longo dos meandros do Tejo. É a relação entre estas duas estruturas urbanísticas que confere o cunho de originalidade a esta cidade do Ribatejo português.

E se a zona alta, provavelmente já no Calcolítico, é o lugar de fixação de comunidades agro-pastoris, adquirindo cedo uma função estratégico-militar (função materializada depois com a constituição do oppidum romano ou da Alcáçova muçulmana), a zona baixa erigir-se-ia como área de interpenetração de povos mediterrânicos, orientais e atlânticos. De vocação piscatória, comercial e industrial por excelência, esta área está estreitamente ligada ao rio e posicionada geograficamente por forma a beneficiar da proteção da cidadela.

Seria nesta área ribeirinha que nasceriam dois núcleos urbanos, cuja fundação parece indissociável da mitologia greco-romana e cristã da cidade de Santarém e que outrora se ligavam à parte alta através de uma complexa rede viária e de um sistema gigantesco de fortificações: o Alfange e a Ribeira.

A tradição historiográfica tem relacionado a origem do bairro de Alfange com a opção de Abidis, descendente mitológico de Ulisses, de aqui fundar Scallabis, uma importante urbe do curso medio do Tejo e base de assentamento da realeza local, em função da semelhança geográfica com Roma (as sete colinas). O certo é que o peso histórico de Alfange parece ter sido considerável antes do séc. XIV, se atendermos às três paróquias que aí se implantaram e cuja ancestralidade é hoje comprovada. De um primitivo porto fluvial, Alfange transformar-se-ia numa importante comunidade piscatória, cujos recursos permitiram fundar a Igreja paroquial de São Pedro, "o Novo", ou dos Pescadores. No séc. XIV, porém, parece ter perdido a sua anterior fulgurância, caindo numa estagnação irreversível.

Na Ribeira, por seu lado, nascerá o nome de Santarém, em função de aí ter sido sepultada Santa Iria ou Irene (séc. VII-VIII), Virgem do martirologio cristão e cujo étimo serviria para substituir a antiga designação de Scallabis. Bairro burguês e industrial, cresceu a partir do séc. XIV, quando o aumento do tráfego fluvial e terrestre fez dela uma peça fundamental na economia da cidade e um centro vital nas comunicações do país. Pela Ribeira passava a importante estrada real da Golegã e no seu porto aportavam os barcos que percorriam o Tejo entre Abrantes e Lisboa. O seu desenvolvimento económico e comercial e a sua expansão fluvio-marítima ia a ponto do bairro adquirir, em relação à cidade, uma independência relativa, materializada em centros próprios de poder e numa organização particular²⁰.

²⁰ Citando: <http://www.ribatejo.com/ecos/santarem/sthistor.html> e A Heráldica do Município de Santarém, Branco, Estrela; Custódio, Jorge, colaboração, Lopes, Raquel, fotografia. EDIÇÃO: 1a ed Publicação: Santarém: Câmara Municipal, 2001.

O enquadramento histórico do município de Santarém é importante porque consideramos Santarém como uma das cidades históricas de Portugal e que merece destaque, principalmente pelo papel de relevo que teve na história de Portugal.



Figura n.º 4 – Mapa do município de Santarém – Distribuição por freguesias

CÂMARA MUNICIPAL DE SANTARÉM – ORGANOGRAMA²¹

A temática deste relatório está centrada no transporte escolar no geral e especificamente no transporte escolar no município de Santarém, pelo que consideramos importante deixar uma pequena nota sobre a estrutura orgânica do município.

Atualmente a Câmara Municipal de Santarém (CMS) apresenta a estrutura orgânica conforme figura n.º 2 e tem como principal missão, definir e executar políticas estratégicas, tendo como objetivo a prossecução do interesse público e a defesa dos interesses e satisfação das necessidades da população residente, de acordo com as atribuições e competências definidas na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

O Presidente da Câmara tem a superintendência e a coordenação geral dos serviços municipais, de acordo com competências definidas na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

O modelo de organização dos serviços do município de Santarém é misto, uma vez que apresenta unidades orgânicas nucleares (Departamentos), unidades orgânicas flexíveis (Divisões e Serviços municipais), equipas multidisciplinares, subunidades orgânicas flexíveis e unidades atípicas.

Os serviços municipais e trabalhadores municipais prosseguem a realização plena, eficiente e eficaz, maximizando os recursos ao seu dispor, das suas tarefas, com o objetivo de cumprir as grandes opções do plano definidas pelo município, com elevados padrões de qualidade, dignificação e valorização cívica.

Na estrutura orgânica do município de Santarém, tendo em conta a temática do presente relatório, é importante destacar a Divisão de Educação e Juventude. É uma das unidades flexíveis da estrutura orgânica do município, não estando integrada em nenhum departamento.

O artigo 38.º do regulamento dos serviços municipais do município de Santarém, define um conjunto de competências da DEJ, podendo destacar, entre outras, as seguintes:

- a) Colaborar na preparação do plano anual de atividades e elaborar o respetivo relatório, bem como os relatórios de acompanhamento;
- b) Definir necessidades na construção, equipamento e apetrechamento dos equipamentos de educação;

²¹ Diário da República, 2.ª série n.º 5 – 08 de janeiro de 2013 – Despacho n.º 419/2013 – Regulamento de Serviços Municipais do Município de Santarém.

- c) Promover o desenvolvimento qualitativo do sistema de educação do concelho em conformidade com as necessidades do desenvolvimento;
- d) Criar e manter o Conselho Municipal de Educação;
- e) Assegurar a gestão da rede de equipamentos educativos municipal, relativa à educação pré -escolar e do 1.º, 2.º e 3.º ciclo do ensino básico;
- f) Elaborar a carta educativa de acordo com o disposto no Plano Diretor Municipal;
- g) Assegurar a gestão dos refeitórios dos estabelecimentos de educação pré -escolar e dos 1.º, 2.º e 3.º ciclo do ensino básico, garantindo a qualidade do serviço, nomeadamente do ponto de vista da qualidade alimentar, higiene e salubridade;
- h) Participar no apoio às crianças, a educação pré-escolar e o ensino básico no domínio da ação social escolar;
- i) Organizar, manter e desenvolver a rede de transportes escolares, assegurando os procedimentos necessários à sua gestão;

De facto a Divisão de Educação e Juventude é, na nossa opinião, uma das áreas mais importantes da estrutura orgânica do município, uma vez que trata de um dos pilares fundamentais da sociedade, Educação, bem como todo um conjunto de assuntos relacionados com Educação, destacando-se obviamente os que estão na ação social escolar.

É também uma área sensível do município pelo volume financeiro que apresenta, conforme podemos verificar no gráfico seguinte:

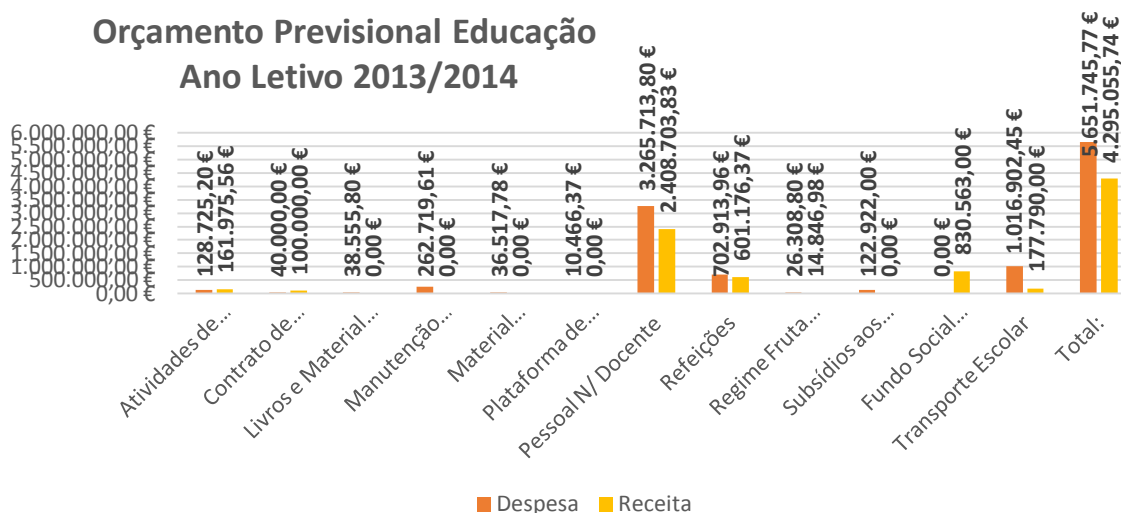


Gráfico n.º 1 – Orçamento Previsional Educação – Ano Letivo 2013/2014²²

²² Fonte: Relatório de Atividades – Divisão de Educação e Juventude, Custódio, Sandra Carla, Julho de 2014.

Analisando o gráfico n.º 1 existe um diferencial negativo entre a despesa e a receita, esta situação justifica-se com o facto de conseguirmos com facilidade identificar toda a despesa, uma vez que se trata efetivamente despesa realizada em todas as valências referidas, o mesmo não podemos dizer da receita.

A Divisão de Educação e Juventude apresenta uma componente de receita que aparece consignada no Fundo de Equilíbrio Financeiro (FEF) ²³, no entanto esta transferência vem num valor global, não se consegue distinguir por rúbricas qual a percentagem que cabe à Educação. Procuramos junto do Ministério da Educação aferir se existe dentro do FEF alguma percentagem específica ou algum critério de atribuição de receita à Educação, no entanto não obtivemos qualquer tipo de resposta.

Conhecemos a receita proveniente do Fundo Social Municipal²⁴ (FSM) e da transferência de verbas ao abrigo da delegação de competências configuradas no Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho, Programa de Generalização de Refeições e Programa de Expansão da Rede Pré-Escolar (Gabinete de Gestão Financeira (GGF) e da Direção Geral dos Estabelecimentos Escolares (DGEstE), mas não conseguimos identificar exatamente qual a verba que cabe à educação no FEF.

²³ O FEF é o produto entre 19,5% e a média aritmética simples do IRS, IRC e IVA) subtraindo o índice sintético de desenvolvimento social, artigos 25.º n.º 1 e artigo 69.º n. 2 da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro.

Após termos calculado o FEF, podemos dividi-lo em Fundo Geral Municipal (FGM) e Fundo de Coesão Municipal (FCM), artigo 27.º n.º 1 da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro.

O FGM é uma transferência financeira do Estado para os municípios para o desempenho das suas atribuições em função dos respetivos níveis de funcionamento e investimento, artigo 28.º da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro, e calcula-se de acordo com os critérios definidos no artigo 32.º da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro.

O FCM tem como objetivo reforçar a coesão municipal e reduzir as diferenças entre municípios e calcula-se de acordo com os critérios definidos no artigo 33.º da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro.

²⁴ Fundo Social Municipal (FSM) é uma receita específica relacionada com as transferências de competência do Estado para os municípios, estando as despesas elegíveis para no artigo 30.º da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro e calcula-se de acordo com os critérios definidos no artigo 34.º da Lei n.º 73 /2013, de 03 de setembro.

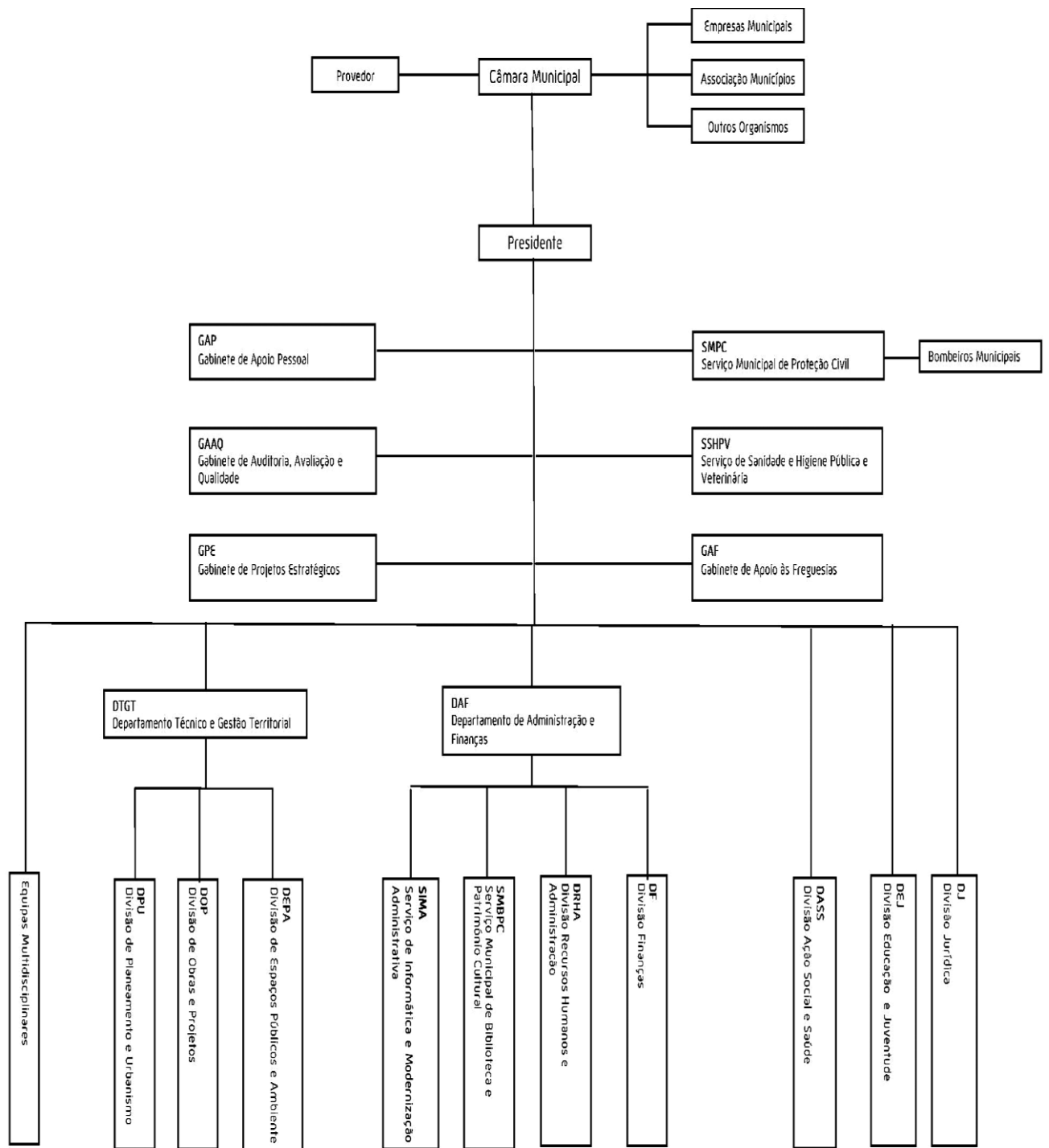


Figura n.º 5: Organograma da Câmara Municipal de Santarém

OS MUNICÍPIOS – ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS

Alexandre Herculano refere que a formação de municípios é anterior à formação do próprio Estado, tendo origem romana.

No caso dos nossos municípios, não parecem ser uma continuação dos romanos, mas sim com origem na Idade Média²⁵, sendo um produto da Reconquista Cristã²⁶, uma vez que seria necessário uma auto-organização de comunidades de base territorial, pois os senhores feudais estavam mais ocupados com a guerra do que com a gestão dos seus domínios²⁷.

Ao longo da história e apesar da criação de diversas divisões administrativas, os municípios foram os únicos a persistir ao longo do tempo, apresentando-se quase sempre como símbolo de autonomia face ao poder central.

Durante o Estado Novo com a reforma centralizadora elaborada por Marcelo Caetano, os municípios foram perdendo poder. Os Presidentes de Câmara eram nomeados pelo poder central e os municípios estavam sujeitos a uma apertada tutela administrativa, não tendo inclusive receitas próprias o que estrangulava quase por completo a autonomia municipal.

O Presidente na Câmara era por esta altura apenas um súbdito do poder central, limitando-se a cumprir as suas orientações. Os municípios aplicavam (e fiscalizavam) as normas definidas pelo poder central. A maior ou menor importância e autonomia estava diretamente ligada à capacidade que o autarca tinha em se movimentar no mundo de influências que gravitava à volta e no poder central.

No pós 25 de abril, os municípios eram vistos de uma forma negativa pelos entes políticos, o regime democrático impôs uma rutura com o passado, fomentando uma descentralização e uma autonomia municipal.

Vários autores consideram que a democracia autárquica teve o seu início com as primeiras eleições em 1976, os órgãos autárquicos deixam de ser nomeados e passam a ser eleitos diretamente.

²⁵ Idade Média é o período da história da Europa entre os séculos V e XV, teve início com a queda do império Romano no Ocidente e termina com a transição para a Idade Moderna (época de revolução social onde se julga ter tido início o modo de produção capitalista).

²⁶ Movimento Ibérico Cristão que teve lugar no início do século VIII com o objetivo de recuperar as terras cristãs então perdidas para os árabes.

²⁷ Bilhim João, Sociedade Portuguesa de Inovação, “A Governação nas Autarquias Locais”, pág. 9 a 12.

Esta nova realidade trouxe aos municípios uma verdadeira autonomia, administrativa, financeira, tudo consagrado em legislação própria e principalmente no artigo 237.º da CRP, procurando-se uma justa repartição dos recursos públicos e correção das desigualdades entre autarquias do mesmo grau²⁸.

Face ao exposto, os municípios são, por todos reconhecidos, como um polo aglutinador de extrema importância para as comunidades locais. São o elo de ligação entre as populações locais e uma administração central cada vez mais centralizada e são o garante da satisfação das necessidades das populações residentes na área de influência do município.

A Administração Central, conhecedora dessa situação, tem vindo ao longo dos anos a transferir para os municípios um conjunto de competências que considera poderem ser melhor executadas pelos municípios. O Estado usa aqui claramente um princípio constitucional, o princípio da subsidiariedade²⁹.

O artigo 6.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) define que as atribuições³⁰ e competências³¹ devem ser executadas pela autarquia local melhor colocada para as concretizar, substituindo Estado nessas funções.

Este princípio (subsidiariedade) é um dos princípios estruturantes para a criação de Autarquias Locais, já apresentados neste relatório e previsto na CRP para Autarquias Locais em geral e aos municípios em particular. A este princípio (subsidiariedade) juntamos o princípio da autonomia local³² (autonomia administrativa³³, financeira³⁴ e regulamentar³⁵) e o princípio da descentralização administrativa³⁶.

²⁸ Bilhim João, Sociedade Portuguesa de Inovação, “A Governação nas Autarquias Locais”, pág. 9 a 12.

²⁹ Neves, Maria José L. Castanheira Neves, “Governo e Administração Local”, pág. 9 a 14 e Constituição da República Portuguesa, artigo 6.º.

³⁰ Atribuições - São os fins e os interesses que a lei incumbe às autarquias locais de prosseguir.

³¹ Competências – Conjunto de poderes funcionais que a lei confere às autarquias locais e aos seus órgãos para a prossecução das atribuições que a Lei lhe conferiu.

³² As autarquias locais têm o direito de forma livre realizar as tarefas necessárias à realização das suas atribuições. As autarquias locais têm o pleno direito de regulamentar e gerirem, nos termos da lei, as suas atividades com o objetivo de satisfazer as necessidades específicas das suas populações.

³³ As autarquias locais têm a possibilidade de praticar atos definitivos sem depender da autorização do Estado.

³⁴ O artigo 238.º da CRP, as autarquias têm património e finanças próprias. As receitas das autarquias são as provenientes da gestão do seu património e da utilização dos seus serviços

³⁵ Autarquias locais têm a possibilidade de aprovar regulamentação própria, artigo 241.º da CRP Esta regulamentação própria visa traçar as linhas orientadoras das políticas locais, definindo critérios e formas de atuação.

Perante este crescendo de importância, o Estado tem transferido para os municípios um conjunto de competências, porque julga e bem que são competências que estão diretamente ligadas a interesses que servem as populações locais, e que os municípios podem executá-las de uma forma mais eficiente e eficaz, tendo legislado nesse sentido.

Tem nesta transferência de competências faltado, na nossa opinião, a respetiva compensação financeira e por vezes critérios mais claros nessa transferência de competências. A temática que aqui se apresenta é disso um exemplo flagrante.

Na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, estão bem definidas as atribuições dos municípios, bem como as competências transferidas do Estado para os municípios.

Atendendo à temática deste relatório, consideramos importante referir as atribuições e competências municipais, principalmente na Educação, e em que medida os transportes escolares se incluem no conjunto de competências transferidas.

O artigo 23.º n.º 1 da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, define como atribuições municipais, a promoção e salvaguarda dos interesses específicos das populações locais, nomeadamente as que estão definidas no artigo 23.º n.º 2.

Interessa destacar algumas atribuições, tais como, energia, transportes e comunicações, património, cultura e ciência, desporto, saúde, ação social, habitação, proteção civil, ambiente, promoção e desenvolvimento, ordenamento do território, mas e atendendo à temática deste relatório, a atribuição de maior relevo é a que está consagrada na alínea d) do n.º 2 do artigo 23.º, Educação.

A Educação é uma das atribuições de maior importância dos municípios, não só porque estamos perante um dos pilares de desenvolvimento de uma sociedade, mas também porque é uma atribuição estruturante, um município sem política educativa coerente, eficaz e agregadora de sinergias positivas ao nível do parque escolar, da oferta educativa e das condições de acesso à educação, nomeadamente a ação social escolar, é um município sem futuro.

³⁶ A CRP no seu artigo 237.º consagra este princípio como um dos fundamentos para a criação de autarquias locais.

Vários autores defendem que a política educativa é um pilar fundamental do desenvolvimento local, mais do que isso, a política educativa define a capacidade que cada município tem para projetar bases de futuro.

O artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, define as competências materiais e de funcionamento das câmaras municipais.

Destacam-se por exemplo, a competência de elaborar um plano que vise a realização das atribuições municipais já referidas, elaborar e submeter a aprovação da assembleia municipal as grandes opções do plano e a proposta de orçamento, executar as grandes opções do plano e o orçamento, executar os procedimentos administrativos necessários à gestão do seu património, à arrecadação de receita proveniente da gestão do seu património, apoiar atividades de natureza social, cultural, educativa, desportiva, recreativa.

Importa aqui destacar as competências municipais na área da educação, a alínea hh) do artigo 33.º, deliberar no domínio da ação social escolar, designadamente no que respeita à alimentação escolar, alojamento e atribuição de auxílios económicos³⁷.

Este tipo de competências, para além da importância que lhe é conferida com legislação própria e que define os critérios de atribuição destes apoios, é importante analisar as questões de ação social escolar valorizando-as, pois delas depende o futuro educativo de muitos jovens.

Dentro da ação social escolar, é competência dos municípios assegurar, organizar e gerir o transporte escolar, alínea gg) do n.º 1 do artigo 33.º, sendo este o assunto base deste relatório, podemos concluir que os transportes escolares são uma competência municipal definida na Lei e que tendo em conta a sua importância na estrutura de custos dos municípios é, nossa opinião, das áreas da ação social escolar que requer mais atenção e uma gestão mais cuidada e rigorosa, quer pela sua especificidade quer pela sua importância junto da comunidade escolar e no orçamento dos municípios.

O transporte escolar é portanto uma das competências municipais de maior relevo e que, para além da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, tem legislação própria que ilustra o seu caráter de exceção e importância.

³⁷ A Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro define que os municípios têm variadas competências, entre elas as que estão relacionadas com a Educação, que na nossa opinião estão mais especificadas no Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho, desenvolve o quadro de transferências de competências para os municípios em matéria de Educação.

Consideramos importante, mesmo que sucintamente, apresentar as atribuições e competências dos municípios e mais especificamente as relacionadas com a Educação, tendo em conta a temática deste relatório.

Sobre o transporte escolar, apesar da comprovada importância, não têm sido apresentados estudos sobre esta matéria. É nossa opinião pessoal que a importância desta valência da ação social escolar na comunidade educativa, não tem merecido uma atenção especial pelos decisores políticos, quer ao nível da Administração Central, quer na Administração Local.

Tentaremos neste relatório, apresentar uma análise cuidada do que é o transporte escolar e a sua legislação habilitante.

TRANSPORTES ESCOLARES – LEGISLAÇÃO HABILITANTE

Os transportes escolares, como já foi referido anteriormente, são uma das competências dos municípios em matéria de educação e definida na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na alínea gg) do n.º 1 do artigo 33.º, no entanto esta competência já se encontra transferida para os municípios desde 1984, tendo também legislação específica.

Os municípios têm atualmente competência no transporte de alunos do 1.º ciclo do ensino básico ao ensino secundário, ensino regular e profissional e particular com contratos de associação e transporte escolar de alunos com necessidades educativas especiais.

Este transporte escolar pode ser efetuado utilizando o transporte público em autocarro e/ou transporte em circuitos especiais.

É importante, na nossa opinião, para um melhor entendimento da temática aqui apresentada, uma apresentação da legislação em matéria de transportes escolares conjugada com as competências municipais, bem como a sua análise.

Por vezes a legislação apresentada é mais abrangente, não é uma legislação específica de transportes escolares, mas consagra artigos para aplicabilidade em matéria de transporte escolar.

DECRETO-LEI N.º 299/84, DE 05 DE SETEMBRO

O decreto aqui apresentado data de 1984 e é desde então o diploma base das competências municipais em matéria de transportes escolares, veio responder à explosão que o transporte escolar teve na altura.

Este decreto não só permitiu a unificação de um conjunto de diplomas legais que até então estavam dispersos e já desadequados face à realidade, bem como definir um conjunto princípios que institucionalizam o transporte escolar e os seus benefícios.

O transporte escolar à data era, quase na sua totalidade, realizado em circuitos de aluguer, sendo que a então Rodoviária Nacional tinha o “*monopólio*” dos transportes escolares. Com a criação deste diploma, o “*monopólio*” manteve-se no entanto o sistema de circuitos de aluguer termina e passamos para um sistema de utilização do transporte público de passageiros para a efetivação do transporte escolar³⁸.

Esta medida retirou à Rodoviária Nacional o controlo financeiro do transporte escolar, uma vez que é o próprio estado define o preço do transporte escolar, os critérios de definição do preço de transporte escolar, os critérios de acesso ao transporte escolar e define ainda a forma como as empresas transportadoras devem prestar o serviço de transporte escolar³⁹.

O referido diploma regula a transferência para os municípios as novas competências em matéria de organização, financiamento e controlo do financiamento⁴⁰.

Este diploma data de 1984 e tem sofrido algumas alterações desde a data da sua publicação, para além de que em quase trinta anos de aplicabilidade é natural que esteja já relativamente desadequado à realidade atual do sistema de ensino e às necessidades dos alunos e dos municípios.

Temos neste diploma definido que é competência dos municípios assegurar o transporte escolar entre o local de residência e o estabelecimento de ensino, desde que a distância seja superior a 3km ou 4km, estabelecimento sem ou com refeitório⁴¹.

³⁸ Engenheiro Jorge Tavares, Rodoviária do Tejo, 2014 – Entrevista realizada a 07 de julho de 2014 no âmbito do presente relatório.

³⁹ Engenheiro Jorge Tavares, Rodoviária do Tejo, 2014 – Entrevista realizada a 07 de julho de 2014 no âmbito do presente relatório.

⁴⁰ n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁴¹ n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

Este transporte escolar é para alunos do ensino primário, preparatório TV, preparatório direto e secundário, oficial ou particular e cooperativo com contrato de associação e paralelismo pedagógico⁴².

Este ponto apresenta os primeiros sinais de desatualização do diploma à realidade atual de ensino, atualmente não existe, no sistema de ensino português, o ensino preparatório direto e preparatório TV⁴³ e a designação de ensino primário, hoje denominado 1.º Ciclo do Ensino Básico, já não se adequa ao sistema de ensino português. A referência ao preparatório direto, hoje denominado 2.º e 3.º Ciclos do Ensino Básico é outro sinal de desatualização do texto.

A referência que faz à competência municipal de garantir o transporte a alunos a frequentar o ensino profissional é, na nossa opinião, bastante vaga uma vez que não define com clareza as competências dos municípios relativamente aos alunos a frequentar este tipo de ensino.

Não define com precisão se o ensino profissional se pode equiparar ao ensino regular, não distingue ensino profissional em escolas públicas de ensino profissional em escolas profissionais privadas e principalmente não faz a ligação entre o apoio em transporte

⁴² Consideramos que o Ensino Particular e Cooperativo com Contratos de Associação deveria merecer um enquadramento mais rigoroso. Não consideramos adequado atribuir as mesmas condições de alunos que frequentam o Ensino Público a alunos que frequentam este tipo de estabelecimento de ensino, havendo uma oferta pública de qualidade, por opção do aluno e/ou encarregado de educação.

Os estabelecimentos de Ensino Particulares e Cooperativos foram inicialmente criados com o objetivo de suprimir a falta de oferta educativa em determinada zona geográfica, isto é, a escola pública (existindo escola pública) não tinha capacidade para receber todos os alunos pelo que foi necessário o aparecimento deste tipo de ensino e a celebração deste tipo de contrato, uma vez que foi a forma legal que o Estado teve de assegurar um ensino universal, gratuito a todos os estudantes. Hoje em dia por variadas razões, sendo exemplo o decréscimo do número de alunos, a problemática da falta de vagas já não é tão real e este tipo de contratos de associação deveriam, na nossa opinião, merecer uma análise mais profunda, nomeadamente, se o objeto do contrato se mantém e assim justificar a sua manutenção ajustando-o à realidade ou até cessar o contrato (em muitos casos, na nossa opinião, lesivos para o Estado). Atualmente existe uma corrente de análise que considera o Ensino Particular e Cooperativo/Privado como um ensino com mais qualidade, com uma melhor oferta educativa e que pode substituir o Estado nas competências ao nível da Educação, uma vez que o setor privado pode livremente ou quase entrar numa área que julgávamos uma das principais funções do Estado. É nossa opinião, o ensino é visto como algo que poderá ser objeto de concorrência ou de *“mercantilização”*.

É devido a esta situação que entendemos que apenas os alunos que frequentam o Ensino Particular e Cooperativo por falta de vaga ou inexistência de oferta pública de ensino deveriam ter os mesmos direitos que os alunos que optam pelo ensino público.

⁴³ n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 299/84, 05 setembro.

escolar que é de competência municipal e os apoios que são concedidos a alunos a frequentar o ensino profissional (público ou privado)⁴⁴.

Atualmente o ensino profissional comporta apoios relacionados com fundos comunitários, nomeadamente o Programa Operacional Potencial Humano (POPH/POCH). Esta situação causa desigualdades entre alunos, colocando em causa, na nossa opinião, o princípio da igualdade definido na CRP⁴⁵.

O transporte escolar será gratuito para os estudantes a frequentar até ao 3.º ciclo do ensino básico e que até então não tenham feito 18 anos de idade⁴⁶, devendo a utilização dos transportes escolares pelos alunos respeitar as normas emanadas pelo Ministério da Educação⁴⁷.

Neste ponto reside, na nossa opinião, o primeiro ponto conflituoso do diploma, com a opção política vinculada no Despacho n.º 5048-B/2013, de 12 de abril, que procura dar aos encarregados de educação e alunos a liberdade de escolha do projeto educativo e a escola que pretendem, deveria estar claramente definido na Lei, qual a competência dos municípios, conjugando-a com o despacho atrás mencionado⁴⁸.

Para além deste facto, a liberdade de escolha, permite a matrícula em escolas fora da área de residência, o que segue em contra ciclo com a política de transporte escolar, isto é, se dão aos encarregados de educação/alunos a liberdade de escolha, não se entende o que vem referido no n.º 13 do artigo 6.º do despacho 5048/2013, de 12 de abril: *“o encarregado de educação ou aluno suportam a expensas próprias os encargos ou qualquer encargo adicional resultante desta livre escolha é da responsabilidade do encarregado de educação”*.

⁴⁴ Estes cursos profissionais têm sido comparticipados pelo fundo comunitário, POPH – Programa Operacional Potencial Humano (agora POCH – Programa Operacional de Capital Humano), que define um conjunto de apoios específicos para os alunos que frequentam o ensino profissional, sem que se faça uma ligação com as competências em matéria de transportes escolares dos municípios.

⁴⁵ Os alunos a frequentar cursos profissionais com comparticipação do POPH (atualmente POCH), têm direito a um conjunto de regalias que os alunos do ensino público não têm, nomeadamente apoios na alimentação e transporte escolar. Ao nível do transporte escolar, ao contrário dos alunos do ensino secundário público, estes alunos podem ter transporte escolar gratuito uma vez que podem acumular a comparticipação camarária com o reembolso do apoio comunitário.

⁴⁶ Para efeitos de transporte escolar o Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, a gratuitidade do transporte escolar cessa no 3.º ciclo do ensino básico (9.º ano de escolaridade) ou quando o aluno complete 18 anos de idade.

⁴⁷ n.º 1 e 2.º do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 299/84, 05 de setembro, com alteração no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto.

⁴⁸ O despacho n.º 5048-B/2013, de 12 de abril, refere no n.º 13 do artigo 6.º, que é da responsabilidade dos encarregados de educação/alunos o custo ou acréscimo de custos com a frequência em escolas que não sirvam a sua área de residência.

Esta situação cria dificuldades de organização do acesso ao transporte escolar aos municípios, porque e atendendo ao caso específico de Santarém, os encarregados de educação/alunos não entendem o facto de lhes ser dada a opção de escolha e posteriormente ser-lhes exigido o valor relativo ao encargo ou acréscimo de custos.

Esta questão da liberdade de escolha da oferta educativa levanta também, numa ótica de oferta educativa, problemas sérios aos municípios, partindo do pressuposto que a escola pública é de acesso universal e gratuita e que todos os alunos têm acesso a ela nas mesmas condições, poderemos correr o risco de termos dentro de alguns municípios, escolas com excesso de procura e outras com pouca procura, criando dificuldades acrescidas aos municípios na organização da rede escolar, na oferta educativa, nos transportes escolares e no seu financiamento e controlo⁴⁹.

Para além do aspeto atrás mencionado, o facto da escolaridade definida na Lei n.º 85/2009, de 27 de agosto, não coincidir com a gratuitidade do transporte escolar, sendo gratuito até ao 9.º ano de escolaridade, definido no decreto-lei n.º 176/2012, de 02 de agosto (altera o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro), cria algum celeuma na análise do diploma.

O Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, refere que a escolaridade obrigatória é até ao 12.º ano de escolaridade e/ou 18 anos de idade, o que nos leva dois tipos de alunos, os que estão dentro da escolaridade obrigatória com transporte gratuito (até ao 9.º ano de escolaridade) e os que estão dentro da escolaridade obrigatória e com transporte participado em 50% (alunos a frequentar o ensino secundário), julgamos que esta limitação está diretamente relacionada com o acréscimo de custo que a medida traria aos municípios e indiretamente ao Estado, uma vez que teria de transferir a verba que permitisse compensar este aumento na participação.

⁴⁹ Haverá, na nossa opinião, uma tendência de escolha dos encarregados de educação pela escola que apresente melhor projeto educativo, bem como, os Agrupamentos de Escolas a procurar receber nas suas escolas os melhores alunos. Considerando que a escola pública é de acesso universal e gratuito e que todos os alunos devem ter acesso a ela nas mesmas condições, julgamos que a obrigatoriedade deveria ser garantir em todas as escolas públicas uma qualidade de ensino de excelência em vez potenciar a concorrência entre escolas públicas e privadas (que neste caso é, na nossa opinião, ainda mais grave). Uma escola pública universal, gratuita, de qualidade para todos levaria a que o único critério de matrícula fosse a área de residência. Consideramos também que, com a diminuição do número de alunos, poderá passar a existir uma concorrência entre escolas e municípios pelos alunos residentes em zonas limítrofes concelhias causando problemas na organização do transporte escolar.

Novamente os encarregados de educação/alunos não entendem esta disparidade legal, o Estado “obriga” os alunos a frequentarem o ensino até ao 12.º ano de escolaridade e/ou até completarem 18 anos de idade e depois define que a partir do 10.º ano de escolaridade, em matéria de transportes escolares, os alunos a frequentar o ensino secundário obrigatório, não têm os mesmos direitos que os alunos que frequentam os 1.º, 2.º e 3.º ciclos de ensino obrigatório.

Pese embora a escolaridade obrigatória estar no 12.º ano de escolaridade e/ou 18 anos de idade, o transporte escolar poderá ser compartilhado para alunos do ensino secundário⁵⁰, por este ponto se justifica a alteração ao presente diploma disposta no Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, que limita a gratuitidade ao 9.º ano de escolaridade.

Julgamos que a Administração Central sentiu necessidade de, tendo em conta o aumento de custos que a gratuitidade do transporte escolar teria com o aumento da escolaridade obrigatória até ao 12.º ano de escolaridade, proteger, em particular, os municípios desse aumento de custo mas principalmente não aumentar a sua própria despesa com transportes escolares.

Compreendemos a necessidade do Ministério da Educação de tentar aumentar as habilitações dos portugueses com a obrigatoriedade de frequência até ao 12.º ano de escolaridade e/ou 18 anos de idade, entendemos apenas a diferenciação entre alunos apenas assente numa ótica financeira.

Os artigos 4.º e 5.º do diploma são, na nossa opinião, os artigos mais importantes do diploma, uma vez que definem a obrigatoriedade dos municípios elaborarem o Plano de Transportes Escolares, enumerando um conjunto de regras para a sua elaboração, aprovação e divulgação junto das entidades competentes.

O Plano de Transportes é onde os municípios começam a ter uma noção das necessidades de transporte escolar. Aqui têm uma estimativa do número de alunos que necessitam de transporte, qual a sua proveniência e destino e quanto se estima que custem ao município. Fica também estimado que tipo de transporte será utilizado na efetivação do serviço.

⁵⁰ n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 setembro, que remete para as Portarias n.º 161/85, de 23 de março e n.º 181/86, de 06 de maio e Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto.

Permite ainda às entidades envolvidas, nomeadamente ao IMT e à Direção Regional de Educação, terem conhecimento das necessidades de transporte dos municípios, bem como os fluxos de estudantes para cada escola de cada município.

O diploma define também que os municípios devem utilizar, em princípio, o transporte coletivo que sirva os locais dos estabelecimentos de ensino⁵¹, bem como o tempo de espera nos estabelecimentos de ensino e duração dos circuitos de transporte⁵², facilitando os municípios que não têm meios próprios para a efetivação do serviço de transporte escolar e dar cumprimento à competência que lhe foi transferida, sendo portanto positivo o enquadramento dado pelo legislador.

Os critérios definidos no artigo 6.º, levantam algumas dúvidas quanto à sua aplicabilidade, uma vez que, sendo utilizado o transporte público de passageiros para a efetivação do transporte escolar, haverá certamente percursos com duração superior aos 60 minutos.

No entanto esta situação revela alguma conflitualidade entre o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis utilizado pelas entidades transportadoras, uma vez que o referido decreto não deixa claro que legislação a transportadora deve seguir, nomeadamente:

- Na lotação dos veículos, aos titulares de passe estudante é-lhes garantido o lugar sentado, de acordo com as condições definidas no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, uma vez que o decreto-lei não define a lotação máxima permitida, refere apenas que a transportadora deve efetuar os desdobramentos necessários, o que torna difícil conjugar este decreto com o regulamento de transportes coletivos, possibilitando um transporte escolar longe das condições de qualidade e segurança necessárias.

As transportadoras alegam que só necessitam de fazer desdobramentos se a lotação ultrapassar o que está definido no Regulamento de Transportes em Automóvel pois estamos perante um transporte escolar mas em carreiras públicas. Definindo o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, que todos os estudantes com passe válido têm direito a um lugar sentado, consideramos que os desdobramentos deveriam existir sempre que esta premissa não fosse possível de cumprir, devendo isso estar claramente definido na legislação.

⁵¹ Artigo 6.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁵² Artigo 6.º n.º 2 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

- Para efetivação do serviço de transporte recorrendo ao transporte público de passageiros, pelo que os municípios estão sujeitos a uma política de preços tabelada, a lei parece conferir aqui uma especial capacidade técnica não suscetível de ser submetida à concorrência de mercado, esta situação deixa os municípios financeiramente dependentes da política de preços definida pelo IMT.
- Esta situação não permite aos municípios a possibilidade de recorrer à concorrência de mercado para tentar baixar os custos com transporte escolar, ficando à mercê da política de preços definida pelo Estado⁵³.
- A própria definição de preços e a respetiva faturação, sendo automática e tabelada, levanta dúvidas, as Portarias n.º 161/84, de 23 de março e 181/86, de 06 de maio, definem os critérios de requisição de passes e os custos que devem ser imputados aos municípios e aos alunos (ensino secundário), no entanto conjugados com o despacho anual do IMT⁵⁴ não fica claro quais os preços que a entidade transportadora deve faturar aos municípios, nem a forma de o fazer⁵⁵.

O diploma define, entre outras situações, as condições devem ser garantidas aos estudantes⁵⁶ que as empresas de transporte devem garantir aos utilizadores do transporte escolar⁵⁷, colocando-se aqui a problemática atrás referida, relativamente à lotação dos veículos e aos desdobramentos a efetuar⁵⁸.

⁵³ Podemos admitir que será impossível termos várias operadoras a operar num determinado município/distrito, pelo que optando o Estado por esta política de preços tabelada, os critérios de faturação deveriam ser mais rigorosos.

⁵⁴ Despacho n.º 213/2014, de 07 de janeiro.

⁵⁵ No caso de Santarém, a entidade transportadora Rodoviária do Tejo, fatura mensalmente ao município e de forma automática os passes anuais (alunos dentro da escolaridade obrigatória a frequentar até ao 9.º ano de escolaridade) independentemente do número de viagens efetuadas pelos alunos (apenas têm direito a duas viagens por dia entre o seu local de residência e o estabelecimento de ensino, artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro), isto pode levar a uma faturação irreal face à utilização dos passes com prejuízo para o município (Existem muitos alunos que não usufruem das duas viagens diárias). Os passes mensais (ensino secundário) são faturados apenas aqueles que são ativados pelos alunos após o pagamento da parte que corresponde ao aluno. O diploma não define critérios para a faturação deixando ao livre arbítrio da empresa essa situação.

O próprio preço faturado pela entidade transportadora, tendo em conta a limitação do número de viagens, deveria na nossa opinião ser o que o despacho n.º 213/2014, de 07 de janeiro, como Assinaturas de Linha Mensais para 44 viagens, a entidade transportadora Rodoviária do Tejo fatura com preços relativos aos passes de Linha Mensais para um número ilimitado de Viagens.

⁵⁶ Artigos 11.º a 13.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁵⁷ Artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁵⁸ O artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, refere que: *“as empresas são obrigadas a assegurarem o transporte escolar a todos os estudantes portadores de bilhete de assinatura, realizando para o efeito os indispensáveis desdobramentos, não se aplicando, neste caso, o condicionalismo referido no artigo 128.º do Regulamento de Transportes em Automóvel”,* ou seja, *“Os concessionários só são obrigados a efetuados desdobramentos para assegurar o transporte com início nos pontos de escala intermédios do percurso quando o intervalo para a*

Define os critérios para os municípios adjudicarem os circuitos especiais⁵⁹ e as competências do Ministério da Educação e do Ministério com competências do IMT⁶⁰, bem como a transferência de verbas para fazer face aos custos com transporte⁶¹.

Relativamente às condições que as operadoras devem garantir aos alunos que usufruem de transporte escolar e que utilizam o transporte público, consideramos que o diploma é pouco rigoroso para as transportadoras, uma vez estas consideram que o diploma não se sobrepõe ao Regulamento de Transportes em Automóveis, conforme referido no presente relatório, sendo exemplo a lotação, a duração dos circuitos, os desdobramentos⁶².

O diploma deveria de forma clara e conclusiva, esclarecer quais os critérios a cumprir pela transportadora na prestação do serviço de transporte escolar.

Os critérios definidos para a adjudicação dos circuitos especiais, estão desenquadrados das necessidades dos municípios e também obsoletos em matéria de contratualização, uma vez que à data da publicação não existiam as atuais regras de contratação, pelo que julgamos que esta norma está tacitamente revogada, devendo aplicar-se o CCP, sendo este facto devidamente enquadrado na legislação específica de transportes escolares.

Relativamente aos artigos n.º 20.º, 21.º e 22.º, julgamos que a intensão do legislador não está clara, se é certo que define um conjunto de competências de diversas entidades, não consubstancia no diploma qualquer norma concreta para a aplicabilidade dessas competências, nomeadamente:

- Define, por exemplo, que o Ministério da Educação deve apreciar os planos de transporte e emitir um parecer técnico-pedagógico, não define a forma ou o espaço temporal desse parecer, nem se esse parecer deve ser do conhecimento das entidades e como estas posteriormente devem agir perante esse parecer.

carreira imediata que sirva idêntico percurso, do mesmo concessionário ou concessionários diferentes, exceda uma hora”.

Parece-nos que o legislador pretendeu referir que os concessionários devem garantir o transporte a todos os alunos com passe de assinatura, independentemente da lotação e do intervalo de tempo das carreiras que sirvam o mesmo percurso. No caso específico de Santarém, a entidade transportadora alega que só deve efetuar desdobramentos se a lotação exceder o previsto no Regulamento de Transporte em Automóvel.

⁵⁹ Artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro - Circuitos Especiais são circuitos criados especialmente para o transporte de alunos que não possam ser integrados na rede de transporte coletivo ou que o transporte coletivo não responda às necessidades educativas dos alunos e/ou não cumpra o disposto legal no que aos meios de transporte a utilizar diz respeito (n.º 2 artigo 6.º)

⁶⁰ Artigos n.º 20 e 21 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro

⁶¹ Artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁶² Engenheiro Jorge Tavares, Rodoviária do Tejo, 2014 – Entrevista realizada a 07 de julho de 2014 no âmbito do presente relatório.

Na realidade não há nenhum parecer emitido pelo Ministério da Educação, conforme definido na legislação em vigor.

- Financeiramente o diploma define que é transferida para os municípios uma verba para fazer face aos custos com o transporte escolar, será anual e integrada no Fundo Equilíbrio Financeiro, no entanto o diploma é omissivo nos critérios, ou seja, como se calcula a verba transferir, em que é que se baseia o Governo para esta transferência, quais os mecanismos de controlo de receita (transferência) que os municípios têm.

O próprio Estado não solicita junto dos municípios nenhum controlo financeiro.

Numa área sensível financeiramente para os municípios, o diploma é, na nossa opinião bastante vago⁶³.

O diploma base que regula o “serviço” de transporte escolar data já de 1984, julgamos ser um diploma relativamente desatualizado no seu objeto, mas também muito omissivo em matérias que são, na nossa opinião, fundamentais, nomeadamente: a qualidade e segurança do serviço de transporte, o controlo financeiro, a contratualização do serviço⁶⁴.

⁶³ Relativamente à receita em matéria de transportes escolares, conseguimos definir a receita que proveniente da Direção Geral das Autarquias Locais, receita que serve de compensação para o aumento da despesa dos municípios com transporte escolar com o aumento da escolaridade obrigatória do 7.º para o 9.º ano de escolaridade em 1986, a partir do ano letivo 2014/2015 incluído no FSM. Com a publicação do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, que transfere para os municípios a competência da organização, financiamento e controlo do funcionamento dos transportes escolares, fica definido que a respetiva compensação será efetuada em sede de FEF.

⁶⁴ Sobre esta contratualização faremos uma exposição do caso específico do município de Santarém.

PORTARIA N.º 161/85, DE 23 DE MARÇO

Esta portaria define um conjunto de critérios a cumprir pelas empresas transportadoras e para os municípios, relativamente:

- As empresas de transporte devem garantir um passe mensal⁶⁵ a todos os alunos abrangidos pelo D.L. n.º 299/84, de 05 de setembro. Esta situação não corresponde à realidade, uma vez que as entidades transportadoras concedem, após requisição, passes de assinatura anual aos estudantes até ao 9.º ano de escolaridade e com transporte gratuito, e passes de assinatura mensal aos estudantes do ensino secundário.
- Define que tipo de passe os municípios devem requisitar enquadrando esta requisição com a modalidade de passes definidos pela transportadora.
- Define critérios de preço a aplicar pela transportadora aos municípios face aos preços do transporte público coletivo de passageiros⁶⁶.

⁶⁵ A empresa transportadora considera passes mensais os passe emitidos para alunos a frequentar o ensino secundário (alunos com comparticipação de 50% em transporte escolar), uma vez que os passes para alunos dentro da escolaridade obrigatória (9.º ano de escolaridade), são passes anuais e são identificados pela transportadora como passes anuais.

⁶⁶ Preço para alunos menores de 12 anos: preço bilhete simples * número de viagens mês (máximo de duas por dia em dias úteis) * 50% desconto.

Preço para alunos maiores de 12 anos: preço bilhetes simples * número de viagens mês (máximo de duas por dia em dias úteis) * 25% de desconto definido na Portaria 161/85, de 23 de março.

Estes preços nunca podem ser superiores aos preços definidos pelo IMT – Despacho n.º 213/2014, de 07 de janeiro de 2014.

PORTARIA N.º 181/86, DE 06 DE MAIO

Esta portaria define apenas que os estudantes a frequentar o ensino secundário têm uma comparticipação de 50% nos custos com o transporte escolar, tendo em conta o preço definido para o transporte coletivo de passageiros.

É uma portaria que ajuda os municípios a entender que os alunos a frequentar o ensino secundário apenas devem ter uma comparticipação de 50%, o que reduz significativamente os custos para os municípios, uma vez que parte do custo do transporte é da responsabilidade dos encarregados de educação/alunos.

Estamos perante a conflitualidade atrás referida, isto é, a Administração Central define escolaridade obrigatória até ao 12.º ano de escolaridade e posteriormente estabelece critérios discriminatórios entre alunos dentro da escolaridade obrigatória.

Se pretendermos ser mais incisivos na nossa análise, julgamos que podemos aqui considerar uma violação do princípio da Igualdade definido na CRP.⁶⁷

⁶⁷ Artigo 13.º da Constituição da República Portuguesa.

DECRETO-LEI N.º 186/2008, DE 19 DE SETEMBRO

Este Decreto-Lei veio proceder a algumas alterações ao Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, estabelecendo critérios para o apoio, em matéria de transportes escolares aos alunos não abrangidos pelo D.L. n.º 299/84, nomeadamente os alunos residentes em localidades cuja distância ao estabelecimento de ensino é inferior aos 3km ou 4km.

O passe 4_18 criado neste decreto, pretendeu dar apoio em transporte escolar a alunos não contemplados no D.L. n.º 299/84, definindo como principal critério essa situação, bem como sendo um passe a ser utilizado em carreiras urbanas, cabendo aos estabelecimentos de ensino a organização do processo de requisição deste tipo de passe⁶⁸.

Sendo um passe para uso exclusivo de carreiras urbanas⁶⁹, veio garantir às famílias a satisfação de uma das suas necessidades básicas como é o caso da mobilidade.

No entanto este passe veio criar alguns problemas de organização e gestão do serviço de transporte aos municípios, havendo um proliferar de declarações para o passe 4_18, sem que os municípios tivessem dado parecer, retirou algum controlo da organização do acesso ao transporte escolar.

Por um lado, e permitiu a outros municípios a redução dos custos com transporte escolar, o preço do passe 4_18 para os alunos à data da publicação igual ao passe mensal⁷⁰ de transporte escolar, assistiu-se à emissão de passes 4_18 para carreiras interurbanas saindo fora do âmbito do estabelecido no diploma.

Sendo a responsabilidade de organização do acesso ao passe 4_18 uma responsabilidade dos estabelecimentos de ensino, desde que os municípios não tenham transporte próprio, estes deram oportunidade aos alunos de acederem ao passe 4_18, inclusive aos alunos que não estavam legalmente enquadrados no diploma, em muitos casos em prejuízo para os alunos mas também ocorrendo abusos na utilização dos passes.

⁶⁸ Consideramos que o papel dos municípios neste diploma é de apoio, ou seja, devem os municípios definir bem quais os alunos que não estão abrangidos pelo diploma n.º 299/84, de 05 de setembro, para que as escolas possam atuar de acordo com a legislação em vigor.

⁶⁹ Na nota introdutória do Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro, vem definindo passe 4_18 com um novo passe para transporte urbanos.

⁷⁰ Passe de assinatura mensal para alunos a frequentar o ensino secundário.

Talvez por causa desta situação, a Administração Central viu-se com necessidade de esclarecer o acesso ao passe 4_18, alterando o Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro, numa primeira fase com a Portaria n.º 138/2009, de 03 de fevereiro e posteriormente com a Portaria n.º 982-A/2009, de 02 de setembro, onde define com maior precisão as condições de acesso ao passe 4_18.

Para os municípios concretamente, este novo passe, veio dar a possibilidade dos utilizadores do serviço de transporte público urbano puderem utilizar o passe 4_18, com as devidas compensações para os municípios.

Julgo que a publicação deste diploma e as alterações por ele induzidas no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, em nada veio melhorar o serviço de transporte escolar dos municípios.

Define apenas que, os alunos não abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, poderiam usufruir deste apoio, pelo que não entendemos a ideia do legislador em misturar, num decreto de lei que define uma competência do município, a criação de um passe que apoia alunos cujo transporte escolar não é competência dos municípios.

LEI N.º 13/2006, DE 17 DE ABRIL⁷¹

A lei 13/2006, de 17 de abril, teve como objetivo definir o regime jurídico do transporte coletivo de crianças e jovens dos 6 aos 16 anos de idade, em automóvel ligeiro ou pesado de passageiros, público ou particular.

Estabelece um conjunto de critérios para o transporte de crianças e jovens, nomeadamente:

- O Capítulo II⁷² define os critérios para o exercício da atividade, desde o licenciamento da atividade, licenciamento e identificação dos automóveis, certificação dos motoristas, dos vigilantes;
- O Capítulo III⁷³ define as condições de segurança no transporte nas seguintes áreas: lotação, sistemas de retenção a utilizar, características dos veículos (Portas e Janelas, Tacógrafo), condições obrigatórias na tomada e largada de passageiros, circulação de passageiros;
- O Capítulo IV⁷⁴ estabelece o regime de fiscalização e regime sancionatório, definindo as entidades competentes à fiscalização da lei, quais as contraordenações previstas para a violação da lei.

É, salvo melhor opinião, importante apresentar esta lei como legislação habilitante de transporte escolar, uma vez que o seu cumprimento é obrigatório quando o transporte é efetuado em ligeiros de passageiros ou autocarro especificamente contratados para o efeito⁷⁵, ou seja, quando os municípios não conseguem efetivar o transporte escolar com recurso ao transporte coletivo de passageiros, têm necessidade de contratualizar serviços de transporte em circuitos especiais.

O transporte em circuitos especiais, sendo de contratualização específica, obriga todas as entidades envolvidas ao cumprimento das normas definidas na lei que aqui se apresenta.

No caso do município de Santarém, quando elabora os procedimentos com o objetivo da contratualização dos serviços de transporte em circuitos especiais, coloca em caderno de encargos os requisitos legais exigidos pela Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

⁷¹ Com alteração na Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio.

⁷² Artigos 3.º a 9.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

⁷³ Artigos 10.º a 17.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

⁷⁴ Artigos 18.º a 25.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

⁷⁵ n.º 3 artigo 2.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

Os critérios definidos estão, na sua maioria, claros e objetivos, nomeadamente no acesso à atividade, no licenciamento e identificação dos veículos, na certificação dos motoristas e vigilantes⁷⁶, trazendo uma clarificação de procedimentos.

A lei também contém, na minha opinião pessoal, imprecisões no que diz respeito aos sistemas de retenção, uma vez que não é clara quanto aos sistemas de retenção a utilizar e também não tem em conta a especificidade da situação, isto é, tratando-se de transporte em táxi/autocarro, a lei não contempla a hipótese de, muitas vezes, não ser possível conjugar o sistema de retenção de cada passageiro com as características do veículo⁷⁷ a utilizar.

Não específica de quem é entidade responsável pela colocação de outros sistemas de retenção para além dos cintos e não define com precisão, remete para legislação específica⁷⁸, que tipo de sistema de retenção é obrigatório para além do cinto, sendo que o tipo de sistema varia com a idade, peso e altura.

A lei tem no seu artigo 29.º a vigência, no entanto e apesar dos prazos para a entrada em vigor, não foi regulamentada a legislação exigida para o cumprimento da presente lei, conforme artigo 28.º. Esta situação, salvo melhor opinião, coloca em causa a aplicabilidade da própria lei, uma vez que ficam em causa artigos fundamentais à sua aplicação, como por exemplo, o tipo de sistema de retenção.

⁷⁶ Nos vigilantes temos uma situação onde o legislador deixou uma dúvida de interpretação. A lei refere que a certificação da idoneidade dos vigilantes é da responsabilidade da entidade que organiza o serviço, n. 5 do artigo 8.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril. Consideramos que a lei aqui não está clara, uma vez que não define claramente o que é considerado como entidade organizadora.

⁷⁷ Em autocarros com bancos para dois lugares, determinados sistemas de retenção não permitem a utilização em simultâneo, isto é, a utilização de um sistema de retenção inviabiliza a ocupação do outro lugar.

⁷⁸ Não obstante da obrigatoriedade de utilização de sistemas de retenção, para além dos cintos de segurança, ainda não foi publicada legislação que definisse com precisão que tipo de sistemas de retenção se devem utilizar e como conjuga-los com a heterogeneidade de passageiros.

DECRETO-LEI N.º 176/2012, DE 02 DE AGOSTO

A Lei n.º 85/2009, de 27 de agosto, alargou a escolaridade obrigatória até ao 12.º ano de escolaridade e/ou 18 anos de idade.

O Decreto de Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, consagra no seu artigo 15.º uma alteração ao Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, sendo essa a justificação para a sua inclusão na legislação habilitante de transportes escolares.

O diploma atrás referido define que, em matéria de transportes escolares, os alunos a frequentar até ao final do 3.º ciclo do ensino básico têm transporte escolar gratuito, bem como os alunos com necessidades educativas especiais que frequentem o ensino básico e secundário.

Esta definição trouxe aos municípios algum alívio financeiro, uma vez que o aumento da escolaridade obrigatória iria aumentar certamente os custos com transporte escolar, apesar das compensações que poderiam advir da administração central.

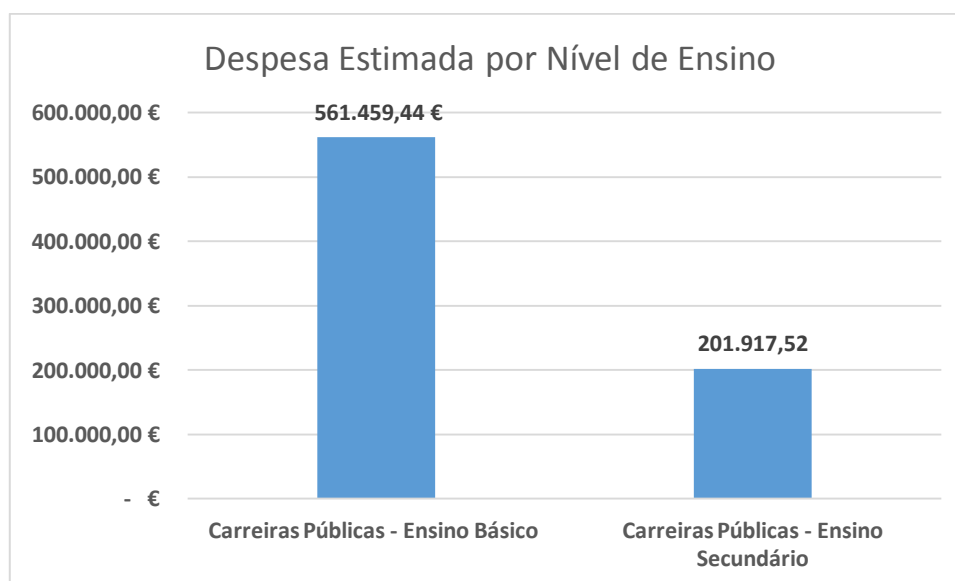


Gráfico n.º 2 – Despesa Estimada por Nível de Ensino ano letivo 2014/2015 – Município de Santarém⁷⁹

O gráfico n.º 2 apresenta a despesa estimada com o transporte de alunos em carreiras públicas por nível de ensino. A despesa estimada com o transporte de alunos em

⁷⁹ Fonte: Plano de Transportes Escolares do município de Santarém – 2014/2015.

carreiras públicas para o ensino secundário apenas contempla a parte que é da responsabilidade do município de Santarém (neste caso específico)⁸⁰.

Se o Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto de 2012, não contemplasse, no seu artigo 15.º, a alteração ao artigo 3.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, a despesa estimada (e posteriormente a efetiva) seria o dobro da apresentada no gráfico n.º 2.

⁸⁰ O Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de agosto, no artigo 3.º n.º 4 refere que o transporte escolar de alunos a frequentar o ensino secundário pode ser participado. Esta participação está definida na Portaria n.º 181/86, de 06 de maio. A entidade transportadora apenas fatura o valor que o município tem de suportar, daí que a despesa estimada seja calculada apenas contemplando os 50% de custo que são da responsabilidade do município.

DECRETO-LEI N.º 55/2009, DE 02 DE MARÇO

O presente diploma estabelece o regime jurídico aplicável à atribuição e ao funcionamento dos apoios concedidos no âmbito da ação social educativa.

No seu artigo 25.º vem apenas vincar a existência do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro e enquadra o transporte escolar como uma modalidade de ação social, onde tem direito a transporte escolar os alunos que cumpram o disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

Este decreto não apresenta nenhuma alteração à legislação específica de transportes escolares, sendo legislação habilitante porque apresenta no seu conteúdo referência às competências municipais em matéria de transportes escolares, sendo naturalmente um diploma muito mais sucinto que a legislação base⁸¹.

Diretamente relacionados com este diploma estão os despachos governamentais que anualmente são publicados pelo Ministério da Educação cujo principal objeto é definir os critérios de aplicação das medidas de ação social escolar, da responsabilidade do Ministério da Educação e dos municípios⁸².

Relativamente à temática aqui tratada, estes despachos apenas definem os critérios de apoio a alunos com necessidades educativas especiais, com programa educativo individual organizado nos termos do Decreto-Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro com a redação que lhe foi dada pela Lei n.º 21/2008, de 12 de maio.

Em matéria de transporte escolar de alunos com necessidades educativas especiais, com definição no presente decreto no artigo 32.º, é competência dos municípios assegurar o transporte de alunos com necessidades educativas especiais desde que possam utilizar o transporte público e tenham necessidades educativas especiais de caráter permanente⁸³.

⁸¹ Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁸² Despachos n.º 18987/2009, de 17 de agosto, n.º14368-A/2010, de 14 de setembro, n.º12284/2011, de 19 de setembro, n.º 11886-A/2012, de 06 de setembro e n.º 11860/2013, de 12 de setembro.

⁸³ Consideramos que o mais adequado seria que toda a competência fosse transferida para os municípios, com a devida compensação financeira, uma vez que seria mais facilitadora a unificação de procedimentos.

DECRETO-LEI N.º 144/2008, DE 28 DE JULHO

O presente Decreto-Lei, regula a transferências para os municípios em matéria de educação⁸⁴.

São, neste diploma, transferidas para os municípios um conjunto de competências, em matéria de educação, que até então eram da administração central. Não deixam de ser uma competência da administração central, no entanto é delegada nos municípios a competência da sua execução⁸⁵.

É transferida para os municípios, entre outras, a competência dos transportes escolares relativos a alunos do 3.º ciclo do ensino básico⁸⁶. Não se consegue entrar no espírito do legislador mas, salvo melhor interpretação, este ponto não acrescenta nada de novo à legislação em vigor relativa aos transportes escolares, como entra em contradição com o já estipulado na lei⁸⁷. Uma vez que as competências dos municípios, em matéria de transportes escolares, já iam muito além do 3.º ciclo do ensino básico aqui definido.

Esta transferência de competências está configurada no artigo 9.º do referido diploma.

Consideramos que, em matéria de legislação, a temática dos transportes escolares deveria ser alvo de uma adaptação à realidade atual, existindo um documento único que enquadrasse todas as competências municipais em matéria de transportes escolares, definindo com precisão e de forma clara quais as competências.

Esta legislação deveria também, definir de uma forma clara, como é que a administração central compensa os municípios devido a esta transferência de competências, nomeadamente nas verbas a transferir. Qual o papel que os Ministérios da Educação e dos Transportes têm neste processo de transferência de competências.

⁸⁴ De acordo com o regime previsto na lei n.º 159/99, de 14 de setembro, entretanto revogada pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

⁸⁵ Julgamos que esta transferência de competências está relacionada com a ideia que os municípios estando mais próximos das populações educativas locais, têm um conhecimento mais correto das necessidades o que lhes permite executá-las com melhor eficiência e eficácia.

⁸⁶ Alínea f) do n.º 1.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho.

⁸⁷ O decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, define que é competência dos municípios a organização, financiamento e controlo do funcionamento dos transportes escolares, bem como assegurar o transporte escolar de alunos a frequentar ensinamentos primários, preparatório TV, preparatório direto e secundário, oficial ou particular e cooperativo com contrato de associação e paralelismo pedagógico, sendo gratuito para alunos a frequentar até ao 3.º ciclo do ensino básico e participado para alunos do ensino secundário.

No anexo I, apresentamos uma “proposta legislativa”, que resulta da experiência profissional do autor deste relatório, do conhecimento que o autor tem das necessidades dos alunos, estabelecimentos de ensino e municípios têm em matéria de transporte escolar e é também o resultado de diversas reuniões de trabalho com vários municípios que olham para a temática do transporte escolar com o rigor e preocupação que ela merece.

Consideramos ainda que era importante este enquadramento legal, servindo de base à apresentação do “caso prático” dos transportes escolares no município de Santarém, uma vez que pretende apresentar as competências dos municípios em matéria de transportes escolares.

TRANSPORTES ESCOLARES – O CASO DO MUNICÍPIO DE SANTARÉM

O município de Santarém, à semelhança dos demais municípios de norte a sul do país, estrutura o seu serviço de transportes escolares, tendo como base legislativa o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

Com competências definidas no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, bem como na restante legislação atrás apresentada, o município de Santarém cumpre o disposto na legislação em vigor, não deixando também de, numa ótica social de dar enquadramento a pedidos de transporte escolar que não se enquadrem nas competências definidas na legislação.

O transporte escolar tem um peso significativo na estrutura de custos do município, em média o município de Santarém gasta em média por ano letivo **821.116,00€** com o transporte escolar de alunos residentes no município de Santarém, a frequentar escolas no município de Santarém e também a frequentar escolas em municípios limítrofes, nomeadamente Alcanena, Almeirim, Cartaxo, Porto de Mós, Rio Maior e Torres Novas.

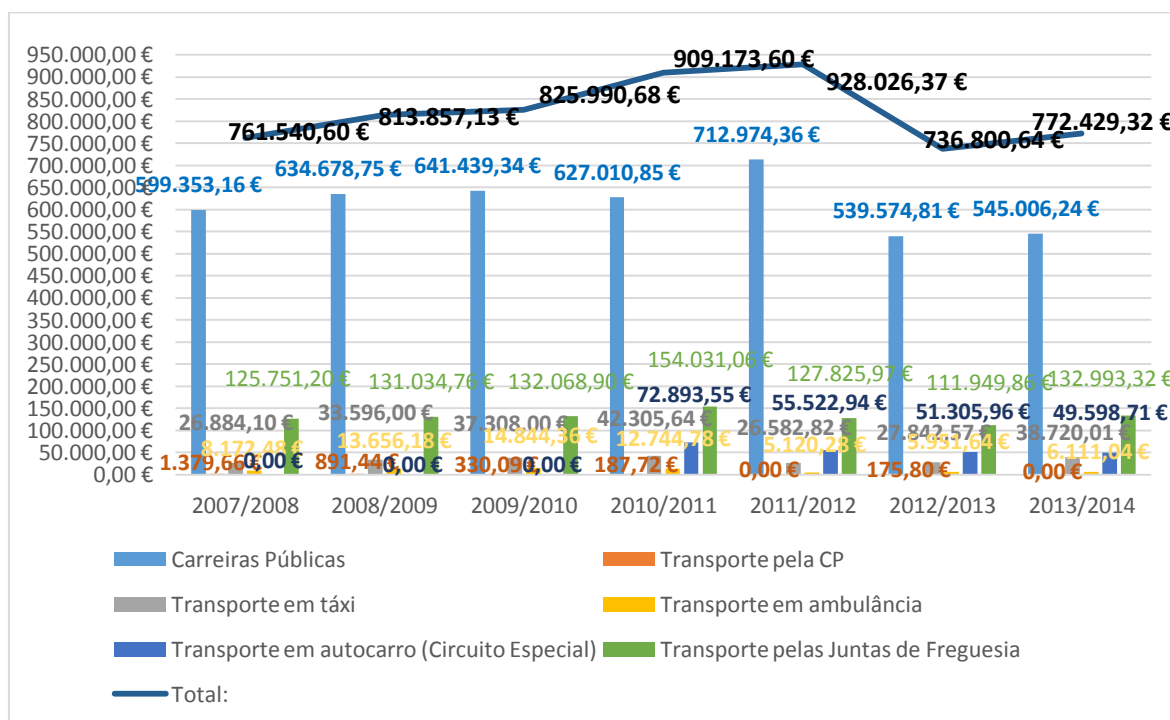


Gráfico n.º 3 – custos com transporte escolar – 2007/2008 a 2013/2014⁸⁸.

O gráfico n.º 3 apresenta claramente que os transportes escolares são responsáveis por uma fatia considerável do orçamento municipal em matéria de educação.

⁸⁸ Dados – Divisão de Educação e Juventude do município de Santarém, tratamento de dados por Amaro, Marco, julho de 2014.

O PLANO DE TRANSPORTES ESCOLARES

O processo de organização do serviço de transporte escolar no município de Santarém tem o seu início na elaboração do Plano de Transportes Escolares.

O plano de transportes escolares é o instrumento de gestão por excelência dos municípios e deve ser elaborado conjuntamente com as políticas e princípios inerentes aos planos e redes de transportes públicos locais.

Este plano é obrigatório por lei e necessita de aprovação pelo Executivo Municipal⁸⁹ e em sessão de Assembleia Municipal⁹⁰.

Os critérios de elaboração estão definidos no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro,⁹¹ bem como todo o encaminhamento que deve ser efetuado pelos serviços do município, nomeadamente:

- Os prazos a cumprir para a aprovação do plano de transportes;
- Os prazos a cumprir para a sua divulgação junto das entidades competentes;
- Quais os dados que devem constar no plano de transportes.

O plano de transportes escolares do município de Santarém é um plano simples e que permite ao município perceber que necessidades de transporte escolar (tipo de transporte a utilizar e número de alunos estimado a transportar) terá e quanto se estima gastar com o transporte, contém nomeadamente:

- O número de alunos que se estima necessitar de transporte escolar⁹².

Por cada estabelecimento de ensino temos a quantidade de alunos a transportar por localidade. Esta situação permite posteriormente estimar o custo de transporte, bem como dar informação ao IMT, da proveniência dos alunos para uma melhor definição dos circuitos de transporte público a servir cada estabelecimento de ensino.

⁸⁹ Artigo 4.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁹⁰ A aprovação do Plano de Transporte Escolar pela Assembleia Municipal está relacionada com a Lei n.º 8/2014, de 21 de fevereiro, alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º, uma vez que a aprovação do Plano de Transportes pressupõe a assunção de um compromisso plurianual que carece de autorização prévia do órgão deliberativo.

⁹¹ O Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, define também um conjunto de procedimentos que as autoridades competentes devem prosseguir, nomeadamente com definido nos artigos 20.º e 21.º, o município de Santarém cumpre escrupulosamente o que a legislação obriga, no entanto e em seis anos de experiência profissional, o município de Santarém não obteve qualquer apreciação técnico-pedagógica sobre o plano de transportes escolares anualmente aprovado.

⁹² Os dados são facultados pelas escolas do município de Santarém, após solicitação dos serviços do município, conforme o n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

- Com o número de alunos a transportar calculamos a verba estimada a pagar, multiplicando o número de alunos pelo valor tabelado⁹³ e multiplicado pelo número de meses de aulas⁹⁴.
- Os alunos a transportar, bem como os custos associados, são apresentados por tipo de transporte a utilizar⁹⁵.
- Apresenta três mapas do município de Santarém, à escala definida na legislação em vigor, onde estão colocadas as quantidades de alunos a transportar por localidade e por escola, para que se perceba o fluxo de alunos para cada estabelecimento de ensino.

O número de alunos estimados a transportar é um dado importante na elaboração do plano de transportes, uma vez que nos permite posteriormente⁹⁶:

- Calcular o custo estimado com os alunos a transportar;
- Permite-nos ter uma noção da proveniência dos alunos e qual escola a frequentar, bem como o tipo de transporte a utilizar;
- Permite posteriormente às entidades competentes (IMT e empresa que tenha a concessão da rede de transportes públicos) traçar os circuitos necessários para a efetivação do transporte escolar⁹⁷ conjugando-o com a rede de transportes públicos;
- Permite ao município de Santarém ter conhecimento do tipo de transporte que necessita de contratualizar para efetivar o transporte escolar⁹⁸.

⁹³ Valor referência utilizado é o valor para o mês de janeiro do ano em que se está a aprovar o plano de transportes escolares. Para plano de transportes escolares do município de Santarém do ano letivo 2014/2015, foram utilizados os preços de janeiro de 2014.

⁹⁴ 8,5 meses = 7 meses de aulas completos e 3 meses incompletos.

⁹⁵ Para a efetivação do transporte escolar, atualmente o município de Santarém utiliza a rede de transportes públicos que serve o município de Santarém, recorre a um conjunto de circuitos especiais em situações onde o transporte público não pode ser utilizado, transporte escolar efetuado por juntas de freguesia e transporte escolar de alunos com necessidades educativas especiais em ambulância.

⁹⁶ O município de Santarém tem dificuldade em ter acesso ao número rigoroso de alunos a transportar, pese embora o envio de dados pelos estabelecimentos de ensino, os número enviados apenas contemplam os alunos que são transportados à data do envio dos dados, não tem, na maioria dos casos, em conta o fluxo de alunos.

⁹⁷ Transporte escolar em carreiras públicas, de acordo com o artigo n.º 6.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

⁹⁸ Atualmente o município de Santarém efetiva o transporte escolar com o recurso ao transporte público de passageiros, transporte em táxi, juntas de freguesia e ambulância;

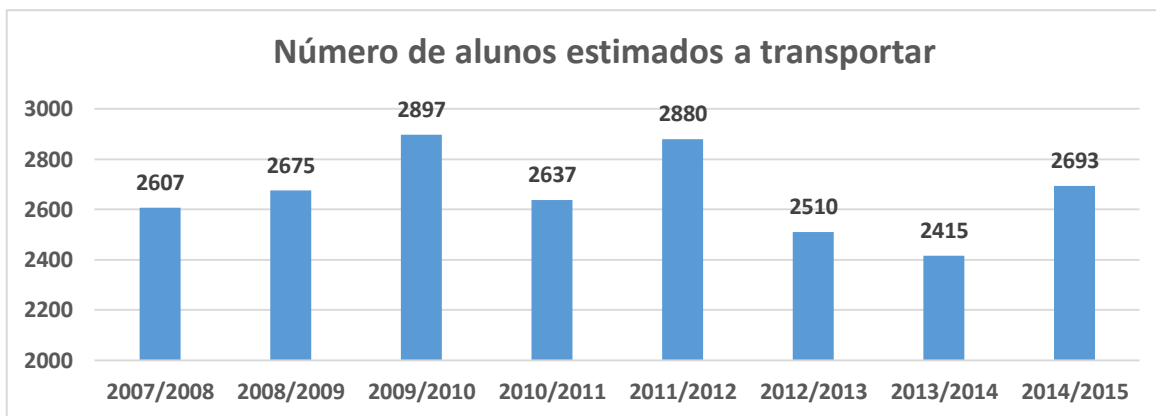


Gráfico n.º 4 – Evolução do número de alunos estimado a transportar⁹⁹.

O município de Santarém, no intervalo de tempo analisado, tem estimado transportar em média 2.665 alunos. A oscilação verificada ao longo dos anos explica-se, na maioria dos casos pela forma em que os estabelecimentos de ensino enviam os dados para o município¹⁰⁰. Normalmente esta estimativa engloba apenas os alunos que estão à data a frequentar o estabelecimento de ensino e a usufruir de transporte escolar.

Não existe uma efetiva estimativa de alunos a transportar, ficando o município condicionado aos dados enviados, o que poderá trazer posteriormente dificuldades, nomeadamente numa má estimativa de custos de transporte.

Um desvio na estimativa face à realidade das necessidades de transporte, ao nível do transporte em transporte público de passageiros, não terá um impacto tão marcante como um desvio na estimativa de alunos a transportar em circuitos especiais, nomeadamente os alunos transportados com recurso ao táxi¹⁰¹.

Tratando-se de uma estimativa, os estabelecimentos de ensino assumem que todos os alunos vão necessitar de transporte, sendo que posteriormente estes podem não efetivar a respetiva inscrição, normalmente assistimos a um número de alunos efetivamente transportados face ao número de alunos estimados.

⁹⁹ Planos de Transporte Escolar do Município de Santarém – Anos letivos 2009/2010 a 2014/2015.

¹⁰⁰ O n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, refere que os estabelecimentos de ensino devem enviar o número de alunos estimado a transportar, por local de embarque.

¹⁰¹ Tendo em conta que o transporte efetuado em táxi, como iremos apresentar neste relatório, é efetuado com recurso a um concurso público, com caderno de encargos que indica a quantidade de alunos a transportar está associado a um custo, um desvio maior poderá levar a desvios no estipulado em caderno de encargos face às reais necessidades de transporte. Existe sempre a possibilidade de, em caderno de encargos, se definir preços prevendo oscilações do número de alunos.

Uma oferta do transporte público desadequada às necessidades dos alunos, quer em qualidade do serviço quer no preço (demasiado elevado por vezes), poderá levar os alunos e encarregados de educação a utilizar transporte próprio e não o transporte escolar.

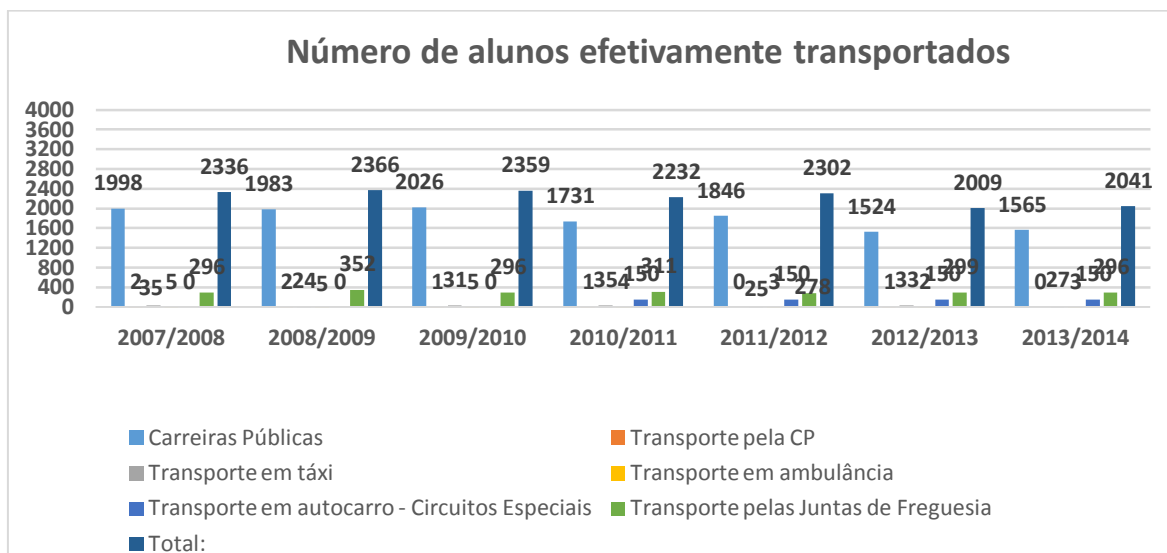


Gráfico n.º 5 – Evolução do número de alunos efetivamente transportados¹⁰²

Como referido anteriormente, o número de alunos estimados é superior ao número de alunos efetivamente transportados, conforme podemos verificar no gráfico n.º 5.

A elaboração do plano de transportes escolares leva, numa primeira fase à cabimentação das verbas estimadas para o serviço de transporte escolar e posterior aprovação em reunião de executivo municipal¹⁰³ e, antes da sua divulgação junto das entidades competentes, a Assembleia Municipal deve aprovar a assunção do compromisso plurianual, obrigatoriedade decorrente da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro¹⁰⁴.

Uma vez aprovado o Plano de Transporte Escolar, será necessário desenvolver todos os procedimentos internos à contratualização do serviço de transporte, que apresentaremos mais à frente neste relatório.

¹⁰² Resultante do número de inscrições efetuadas em transportes escolares – Ano letivo 2009/2010 a 2013/2014.

¹⁰³ O plano de transporte deverá ser aprovado pelo executivo municipal até ao dia 15 de abril, n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁰⁴ Lei dos Compromissos e pagamentos em atraso, que define como obrigatoriedade, sempre que estivermos perante uma despesa de investimento plurianual, deve ser a Assembleia Municipal a deliberar sobre a assunção deste compromisso.

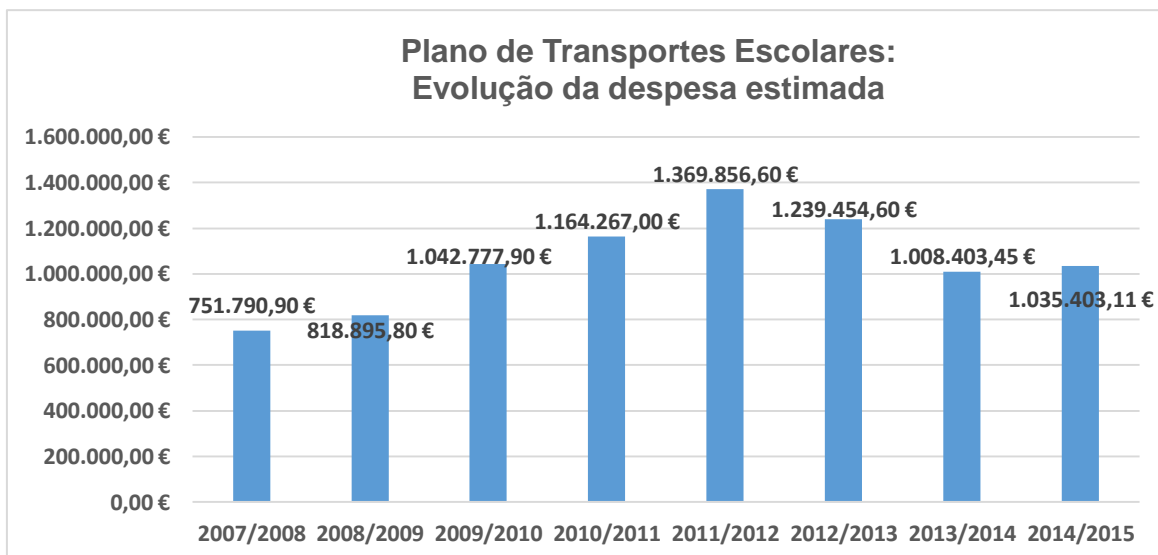


Gráfico n.º 6 Transportes Escolares – Evolução da despesa estimada¹⁰⁵;

De 2007/2008 a 2011/12 assistiu-se a um aumento da despesa estimada com transportes escolares, situação que se explica com o aumento do número de alunos a transportar, bem como as atualizações dos preços praticados pela empresa transportadora de acordo com o estipulado em despacho do IMT¹⁰⁶.

Começamos a ter uma inflexão na despesa estimada a partir de 2011/2012, porque a fórmula de cálculo da despesa estimada passou a contemplar uma distinção entre alunos a frequentar o ensino básico¹⁰⁷ sendo o custo para o município é de 100%¹⁰⁸ e os alunos a frequentar o ensino secundário onde o custo para o município é de 50%¹⁰⁹, até então o custo era calculado pelo total independentemente do ciclo de ensino¹¹⁰.

¹⁰⁵ Dados – Planos de Transportes Escolares do município de Santarém, tratamento de dados por, Amaro, Marco, junho 2015;

Custo = número de alunos a transportar * custo unitário * número de meses de aulas.

¹⁰⁶ Os preços estão tabelados por despacho do ministério com competências em matéria de transportes públicos.

¹⁰⁷ Distingue-se alunos maiores de 13 anos e menores de 13 anos, esta situação tem reflexo no custo total estimado, uma vez que o preço faturado também difere.

¹⁰⁸ O artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, altera o artigo n.º 3 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, e define que o transporte escolar é gratuito até ao 3.º ciclo do ensino básico.

¹⁰⁹ O n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, conjugado com as Portarias n.º 161/85, de 23 de março e n.º 181/86, de 06 de maio, define que o transporte escolar deverá ser participado para os alunos do ensino secundário, sendo esta participação de 50%.

¹¹⁰ Até o ano letivo 2011/2012, o cálculo era efetuado pelo total, uma vez que a entidade transportadora também faturava pelo total, ou seja, não distinguia alunos comparticipados a 100% dos comparticipados em 50%. Com o novo sistema de bilhética da empresa transportadora, a faturação dos alunos a frequentar o ensino secundário passa apenas para o valor que cabe ao município, isto é, 50% do custo do transporte.

Esta distinção diminuiu o valor estimado da despesa, aproximando-o do valor médio de execução orçamental¹¹¹.

A diminuição da despesa estimada está também relacionada com a forma de cálculo, ou seja, o ano letivo tem por norma 10 meses de aulas, sendo 7 meses completos e 3 incompletos. O custo era para 10 meses completos para garantir uma margem orçamental para qualquer oscilação positiva no número de alunos a transportar. A partir de 14/15 passamos a calcular para 8,5 meses (7 completos e 3 incompletos).

Podemos efetuar uma comparação entre a despesa estimada (gráfico n.º 6) com a despesa efetiva (gráfico n.º 7), permitindo-nos verificar se a despesa efetiva se afasta muito da estimada e com isso calcular o valor da execução orçamental.

Esta situação é, hoje em dia, bastante relevante uma vez que a Lei dos compromissos e pagamentos em atraso¹¹², refere que os serviços públicos devem ajustar os seus orçamentos, aproximando-os da realidade, ou seja, a despesa/receita estimada deve estar o mais próximo possível da despesa/receita efetiva, para uma melhor gestão dos fundos disponíveis.

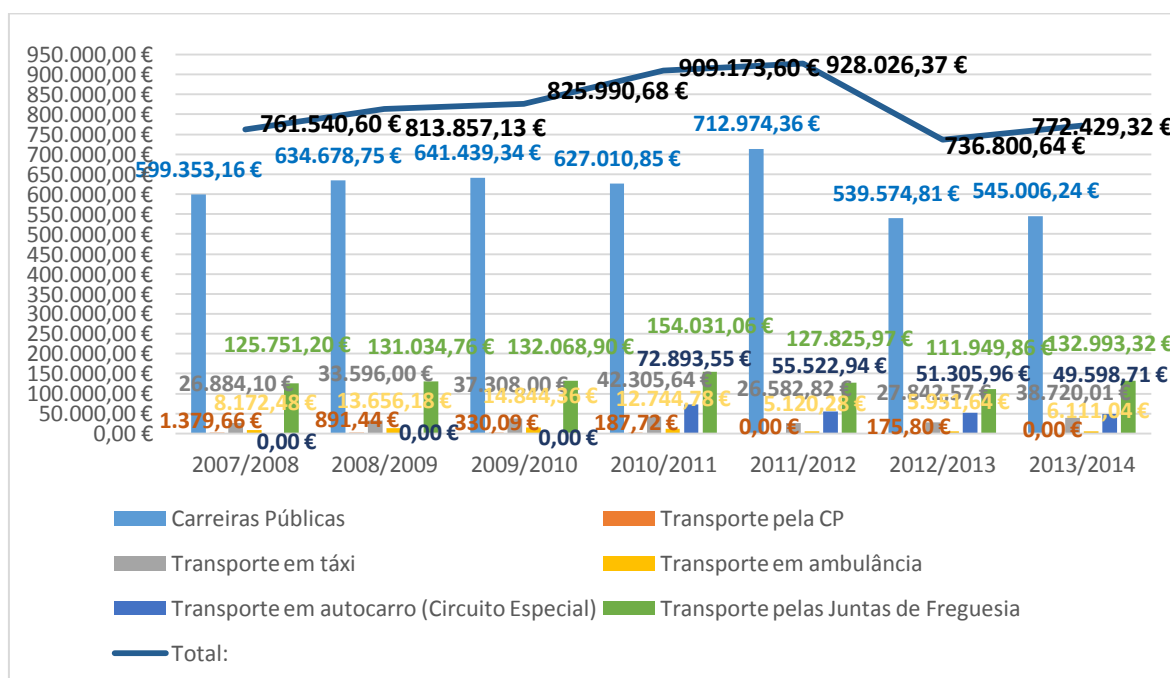


Gráfico n.º 7 - Transportes escolares – Evolução da despesa efetiva;

¹¹¹ Atualmente, motivados pelas indicações dos técnicos das Instituições que acompanharam o Plano de Assistência Financeira (denominadas de Troika) a que Portugal teve sujeito, temos vindo a aproximar o mais possível a despesa estimada ao valor da execução orçamental. Esta situação permite a rentabilização da utilização dos fundos disponíveis. A execução orçamental em matéria de transportes escolares no município de Santarém, aproxima-se dos 85%.

¹¹² Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro.

O plano de transportes escolares permitia também termos dados sobre a receita estimada com alunos a frequentar o ensino secundário, como podemos verificar no gráfico n.º 8, na elaboração do Plano de Transportes Escolares, efetuávamos uma estimativa da receita, esta situação permitia à secção de contabilidade ter uma noção da receita em transportes escolares proveniente dos pagamentos de alunos, para fazer face à despesa.

Atualmente esta situação deixou de fazer sentido, uma vez que a verba paga pelos alunos, que apenas são comparticipados em 50% do custo de transporte¹¹³, é efetuada diretamente na entidade transportadora que por sua vez fatura ao município os 50% do custo¹¹⁴.

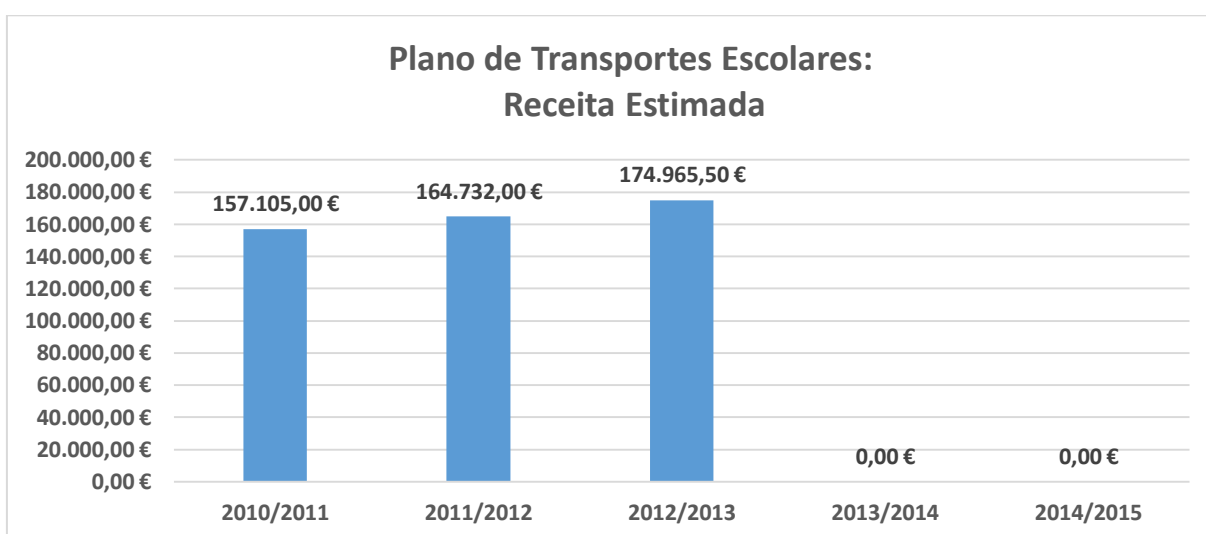


Gráfico n.º 8 - Transportes escolares – Evolução da receita estimada com alunos do ensino secundário a transportar.

O Plano de Transportes Escolares permite, para além das situações referidas, dentro da quantidade de alunos estimada a transportar termos uma visão do tipo de transporte que será necessário contratualizar para a efetivação do transporte escolar.

¹¹³ Portaria n.º 181/86, de 06 de maio.

¹¹⁴ Esta situação decorre da alteração do sistema de bilhética utilizado pela entidade transportadora. O atual sistema obriga os alunos do ensino secundário a efetuar o carregamento do passe, no valor de 50% do custo, sendo o restante faturado ao município.

Atualmente o município de Santarém existe dois tipos de transporte escolar:

- Transporte escolar em transporte público regular de passageiros;
- Transporte escolar em circuitos especiais¹¹⁵.

Podemos concluir que o Plano de Transportes Escolares é o documento base para a organização do serviço de transportes escolares do município de Santarém.

É fundamental pois permite ter uma visão das necessidades de transportes dos alunos do município de Santarém, qual o transporte que será necessário contratualizar para efetivar o transporte escolar, mas principalmente permite cumprir os procedimentos contabilísticos inerentes a este procedimento, nomeadamente a cabimentação da despesa, a assunção do compromisso plurianual.

Relativamente a este plano, é do nosso entendimento que, o município de Santarém cumpre todos os pressupostos legais inerentes à aprovação do plano de transportes escolares e à sua divulgação, no entanto as instâncias competentes não acompanham todo este rigor, nomeadamente o Ministério da Educação e o Ministério com competências junto do IMT, que não cumprem o disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro (não emitem o parecer que é obrigatório).

¹¹⁵ O transporte escolar em circuitos especiais é efetivado com o recurso a autocarro, táxis, ambulâncias e ligeiros de passageiros de juntas de freguesia. Considera-se circuito especial quando não se consegue assegurar o transporte escolar cumprindo o disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar em Carreiras Públicas¹¹⁶

O artigo 6.º do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, refere que: *“para a efetivação do serviço de transportes escolares¹¹⁷, os municípios utilizam, em princípio os meios de transporte coletivo que sirvam os locais dos estabelecimentos de ensino, nos termos dos artigos 11.º e 14.º do referido Decreto-Lei”*.

Para esta utilização as paragens não podem estar a uma distância superior a 3km do local de residência dos alunos, o tempo de espera (no estabelecimento de ensino) não pode ser superior a 45 minutos e os tempos de deslocação superiores a 60 minutos.

Nesta lógica, o município de Santarém utiliza o serviço de transporte público que serve o município de Santarém, cuja concessão é atualmente da Rodoviária do Tejo, S.A.

O IMT concedeu à empresa transportadora Rodoviária do Tejo a concessão de diversas carreiras de transporte público (anexo II).

Para a contratualização do serviço de transporte e carreiras públicas, o município de Santarém efetua um procedimento de concurso ao abrigo do artigo 24.º n.º 1 alínea e) do Código dos Contratos Públicos (CCP)¹¹⁸.

A opção pela contratação ao abrigo do artigo 24.º n.º 1 alínea e) vem no seguimento da sugestão do Tribunal de Contas no Processo de Visto n.º 1365/2013 para o contrato relativo ao ano letivo 2013/2014, que considera a contratação que se enquadra *“numa contratação por motivos técnicos, artísticos ou relacionados com a proteção de direitos exclusivos, uma vez que o objeto do contrato só pode ser confiado a uma entidade, neste caso a Rodoviária do Tejo”¹¹⁹*.

¹¹⁶ Consideramos transporte escolar em carreiras públicas – o transporte de alunos do local de residência ao estabelecimento de ensino, desde que a distância seja superior a 3km ou 4km, estabelecimento de ensino sem ou com refeitório respetivamente, e que cumpra o disposto no artigo 6.º do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹¹⁷ É competência do município de Santarém efetuar o transporte de alunos que se enquadrem no disposto no artigo 1.º do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹¹⁸ *“A Escolha de Ajuste Direto para a formação de qualquer contrato, qualquer que seja o objeto do contrato a celebrar, pode adotar-se o ajuste direto quando por motivos técnicos, artísticos ou relacionados com a proteção de direitos exclusivos, a prestação do objeto do contrato só possa ser confiada a uma determinada entidade”*.

¹¹⁹ No ano letivo 2013/2014, para a contratualização do serviço de transporte em carreiras públicas, o município de Santarém recorreu a um procedimento de concurso por ajuste direto por convite, ao abrigo do 5.º n.º 1 do CCP – *“cujo objeto abranja prestações que não estão nem sejam suscetíveis de estar submetidas à concorrência de mercado, designadamente em razão da sua*

Consideramos ainda que, a definição dos preços por despacho governamental¹²⁰, retira a possibilidade de submeter à concorrência de mercado o procedimento, pelo que se justifica a contratualização por ajuste direto por convite ao abrigo do artigo 24.º n.º 1 alínea e) do CCP.

Face ao exposto, podemos referir que o procedimento de contratação do serviço de transporte escolar em carreiras públicas, é o somatório de um conjunto de etapas que são de caráter obrigatório e que expomos de seguida¹²¹:

1. A aprovação, pelo executivo municipal, do Plano de Transportes Escolares, permite ao município estimar a verba a gastar com o serviço de transporte escolar em carreiras públicas¹²².
2. Assunção do compromisso plurianual pela Assembleia Municipal¹²³.
3. Solicitar ao executivo municipal a emissão de um parecer prévio vinculativo¹²⁴, obrigatoriedade legal uma vez que se consideram nulos os contratos que não sejam objeto de parecer prévio vinculativo¹²⁵, artigo n.º 18 da LOE para 2014¹²⁶.
4. Consulta Pública à Bolsa de Emprego Público (BEP)¹²⁷.

Consideramos que esta obrigatoriedade carece de justificação lógica para um concurso para a contratação de um serviço de transporte em carreiras públicas, uma vez que estamos perante a contratação de um serviço a realizar por uma

natureza ou das suas características, bem como da posição relativa das partes no contrato ou do contexto da sua própria formação.

O contrato celebrado tinha um valor superior a 350.000,00€, artigo n.º 48 n.º 1 da Lei da Organização e Processo do Tribunal de Contas, Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, conjugada com o artigo 144.º n.º 1 da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro pelo que tivemos de o submeter a fiscalização prévia do Tribunal de Contas. O Tribunal de Contas concedeu visto, processo de visto n.º 1365/2013, no entanto informou que a próxima contratação não poderia ser ao abrigo da contratação excluída (artigo 5.º n.º 1 do CCP), mas sim ao abrigo do artigo 24 n.º 1 alínea e).

¹²⁰ Despacho n.º 213/2014, de 07 de janeiro, conjugado com as Portarias n.º 161/85, de 23 de março e n.º 181/86, de 06 de maio

¹²¹ Para apresentarmos a contratualização do serviço transporte escolar, no caso específico do município de Santarém, tivemos como base os procedimentos efetuados para o ano letivo 2014/2015, pelo que à data da realização dos procedimentos a Lei do Orçamento de estado que consubstancia no seu texto algumas obrigatoriedades legais para os municípios, ao nível da contratação de serviços, era a Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro de 2013 (Lei do Orçamento de Estado para 2014).

¹²² Artigo n.º 4 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹²³ Artigo 6.º n.º 1 alínea c) da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro.

¹²⁴ Artigo 73.º n.º 4, 5 e 11 da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro – Lei do Orçamento de Estado (LOE).

¹²⁵ Artigo 73.º n.º 18 da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro – Lei do Orçamento de Estado (LOE).

¹²⁶ No caso da contratação do serviço de transporte escolar em carreiras não efetuamos a redução remuneratória de 12% obrigatória pelo artigo 33.º n.º 1 alínea b) da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, porque se os preços estão tabelados por despacho governamental, não estão sujeitos à concorrência de mercado e como tal são de aplicação obrigatória.

¹²⁷ De acordo com o disposto na Portaria n.º 48/2014, de 26 de fevereiro.

- empresa de transportes e não para a contratação de um serviço a realizar por uma pessoa ou mais pessoas que estejam em situação de mobilidade especial¹²⁸.
5. Envio a Reunião de Executivo Municipal proposta de autorização para a contratação e adoção de um procedimento de ajuste direto¹²⁹, autorização para o envio de convite à apresentação de proposta¹³⁰ e aprovação das peças do procedimento (convite e caderno de encargos)¹³¹.
 6. Procedimento de concurso por ajuste direto para a contratação do serviço de transporte escolar em carreiras públicas¹³². O município endereça um convite à empresa com a concessão do transporte em carreiras públicas que deverá responder de acordo com as características presentes em caderno de encargos (anexo III).
 7. Envio da Proposta de Adjudicação a Reunião de Executivo Municipal¹³³ e solicitar à empresa dos documentos de habilitação¹³⁴ e caução no valor de 5% do preço contratual¹³⁵
 8. Autorizada a Adjudicação e entregue todos os documentos de habilitação é necessário obter a aprovação, em reunião de executivo municipal¹³⁶, da minuta do contrato a celebrar com a empresa transportadora.

¹²⁸ Na reunião de 15 de maio de 2014 da Coordenação Jurídica da DGAL vem referido que apenas o Estado deve fazer a consulta à Bolsa de Emprego Público (BEP), consultar publicação da DGAL de 15 de maio.

¹²⁹ De acordo com o disposto no CCP: Artigo 36.º n.º 1: “O procedimento de formação de qualquer contrato inicia-se com a decisão de contratar, a qual cabe ao órgão competente para autorizar a despesa inerente ao contrato a celebrar, podendo essa decisão estar implícita nesta última” e artigo 38.º: “A decisão de escolha do procedimento de formação de contratos, de acordo com as regras fixadas no presente Código, deve ser fundamentada e cabe ao órgão competente para a decisão de contratar”.

O ajuste direto está previsto no artigo 16.º n.º 1 alínea b) e artigo 24.º n.º 1 alínea a) do CCP.

¹³⁰ Artigo n.º 113 n.º 1 do CCP.

¹³¹ Artigo n.º 40 n.º 1 alínea a) e artigo n.º 40 n.º 2 do CCP;

¹³² Nos termos do art.º 450.º do CCP “*entende-se por aquisição de serviços o contrato pelo qual o contraente público adquire a prestação de um ou vários tipos de serviços mediante o pagamento de um preço*”, conjugado com o artigo 24.º n.º 1 alínea e).

¹³³ É competência do Executivo Municipal de acordo com os estipulado no artigo 33.º n.º 1 alínea f) da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro: “*aprovar os projetos, programas de concurso, cadernos de encargos e a adjudicação de empreitadas e aquisição de bens e serviços, cuja autorização da despesa lhe caiba*” e artigo n.º 18 n.º 1 e alínea b) do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08 de junho: “*Sem limite, as câmaras municipais, as juntas de freguesia, conselho de administração das associações das autarquias locais e o órgão executivo de entidades comparadas a autarquias locais*”.

¹³⁴ Artigo 81.º do CCP.

¹³⁵ Artigos 90.º e 91.º do CCP. O Artigo 97.º n.º 1 define preço contratual como o preço a pagar, pela entidade adjudicante, em resultado da proposta adjudicada, pela execução de todas as prestações que constituem o objeto.

¹³⁶ Artigo n.º 98 n.º 2 do CCP – Aprovação da minuta do contrato. O contrato será reduzido a escrito nos termos do disposto no artigo 94.º do CCP com o seu conteúdo conforme o disposto no artigo 96.º do CCP.

9. Assinatura do contrato¹³⁷ com a empresa transportadora e envio do mesmo para fiscalização prévia do Tribunal de Contas uma vez que se trata de um contrato de valor superior a 350.000,00€¹³⁸.

Face ao exposto, podemos concluir que a contratualização do serviço de transporte escolar em carreiras públicas, não é um processo de fácil resolução.

Sendo certo que parece um procedimento com pouca complexidade, devido à concessão pelo IMT do serviço de transporte pública a uma entidade, não podemos desconsiderar que todo o procedimento obriga os municípios a cumprir o disposto num conjunto variado de legislação.

Este procedimento, tendo em conta o valor do contrato, obriga a uma fiscalização do Tribunal de Contas, o que por si só é sinónimo de rigor.

¹³⁷ Consideramos importante referir que, de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, é necessário a existência de fundos disponíveis para que a adjudicação/contrato não seja considerada nula.

¹³⁸ Artigo n.º 48 n.º 1 da Lei da Organização e Processo do Tribunal de Contas, Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, conjugada com o artigo 144.º n.º 1 da Lei n.º 83-C/2013, de 21 de dezembro – Lei do Orçamento de Estado (LOE).

Transporte Escolar em Circuitos Especiais

É considerado transporte escolar, conforme referido anteriormente, o percurso efetuado entre o local de residência e o estabelecimento de ensino¹³⁹, sendo que para a efetivação do serviço de transporte escolar os municípios utilizam, em princípio, o transporte coletivo de passageiros que sirva os locais dos estabelecimentos de ensino¹⁴⁰.

Não sendo possível a organização do transporte escolar utilizando o transporte coletivo de passageiros, é necessário recorrer à contratação de transporte escolar em circuitos especiais.

Esta necessidade de contratação poderá resultar de situações de caráter especial, nomeadamente a existência de localidades onde não existe oferta de transporte público que cumpra os requisitos impostos no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, no que ao tempo de espera nos estabelecimentos de ensino e duração da deslocação diz respeito e também a existência de localidades que não são servidas por transporte público regular de passageiros.

Para o efeito os municípios devem recorrer à realização de circuitos especiais, com recurso a veículos em regime de aluguer ou de propriedade dos municípios¹⁴¹.

Esta situação leva-nos a considerar a possibilidade de aplicar o disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro que seria conjugado com a Portaria n.º 766/84, de 27 de setembro, no entanto e no caso específico do município de Santarém, consideramos seguir os critérios de contratação que o CCP define, uma vez que à data da publicação do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, não existiam as atuais regras de contratação pública, pelo que consideramos tacitamente revogado o artigo 15.º do referido decreto¹⁴².

¹³⁹ Artigo 2.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁴⁰ Artigo 6.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁴¹ Artigo 6.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁴² Para a apresentação do caso específico da contratação de transporte escolar em circuitos especiais no município de Santarém, consideramos a contratação com recurso a um concurso público, seguindo o definido no CCP, uma vez que o n.º 2 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (CCP), determina que: “*é igualmente revogada toda a legislação relativa às matérias reguladas pelo Código dos Contratos Públicos, seja ou não com ele incompatível*” in Reunião da Comissão Jurídica da DGAL em 09 de março de 2010.

Atualmente o município de Santarém tem quatro tipos de transporte escolar denominados de circuitos especiais:

1. Transporte em autocarro de alunos do 1.º ciclo do ensino básico para o Centro Escolar de Alcanede, este serviço teve o seu início com a inauguração do Centro Escolar após a reorganização da rede escolar na freguesia de Alcanede, não sendo possível conjugar os horários do estabelecimento de ensino com os requisitos impostos no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro¹⁴³;
2. Transporte em ligeiros de passageiros (táxi) de alunos do 1.º, 2.º e 3.º ciclo do ensino básico para escolas da cidade de Santarém, são alunos residentes em localidades não servidas por transportes públicos de passageiros¹⁴⁴;
3. Transporte em ligeiros de passageiros (juntas de freguesia) de alunos do 1.º ciclo do ensino básico, alunos residentes em localidades onde existe transporte

¹⁴³ A questão da centralização de alunos em Centros Escolares é uma questão pertinente e muito importante na política educativa dos municípios. Não negamos as vantagens para os alunos, ao nível da qualidade do ensino, da aprendizagem, da socialização, sendo este obviamente o principal objetivo da política educativa municipal, não podemos deixar de apresentar a preocupação com a componente financeira. O transporte de alunos resultante da reorganização da rede educativa é financiado durante 4 anos letivos consecutivos de acordo com o número de alunos que existiam à data do encerramento da escola, é efetuado o pagamento de um valor por aluno até ao momento em que o aluno transite para o 5.º ano de escolaridade (não contempla novos alunos). Financeiramente consideramos que esta situação é prejudicial para os municípios, uma vez que a verba a transferir por aluno tem uma limitação temporal e não acompanha o real custo do transporte.

Temos também dúvidas quanto à manutenção da comparticipação no transporte escolar de alunos após o término do ciclo de ensino, isto é, com a reestruturação do parque escolar e a necessidade de transporte escolar, durante 4 anos letivos recebemos (300,00€/ano/Aluno) uma comparticipação para os alunos envolvidos, no entanto 4 anos após continuamos a ter alunos residentes em localidades afetadas pelo reordenamento escolar, que continuam a necessitar de transporte escolar mas não existe nenhuma comparticipação. Admitindo que estes alunos entram na contabilidade do FEF, não temos qualquer conhecimento de quanto será pago, qual o critério, qual o controlo de receita e despesa. É nossa opinião pessoal que o transporte escolar de alunos para Centros Escolares, tendo em conta a especificidade do transporte, é uma situação financeiramente muito desfavorável para os municípios. Serve de exemplo o ano letivo 2010/2011 onde o município de Santarém recebeu, aproximadamente 20.000,00€ e teve um custo com transporte de alunos para o Centro Escolar de 80.000,00€, sendo que o município de Santarém, tal como muitos municípios do país) terá de recorrer sempre à contratação deste serviço, uma vez que os horários e tempos de duração dos circuitos não são compatíveis com os horários do transporte público, facilmente se percebe o buraco financeiro que está ligado ao transporte escolar de alunos para Centros Escolares.

¹⁴⁴ Para o transporte escolar em circuitos especiais no caso específico do município de Santarém, referido nos pontos 1 e 2 (autocarro e ligeiro de passageiros (táxi)), consideramos a contratação com recurso a um concurso público, seguindo o definido no CCP, uma vez que o n.º 2 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (CCP), determina que: *“é igualmente revogada toda a legislação relativa às matérias reguladas pelo Código dos Contratos Públicos, seja ou não com ele incompatível”* in Reunião da Comissão Jurídica da DGAL em 09 de março de 2010.

público, mas não cumprindo os requisitos definidos no n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro¹⁴⁵.

4. Transporte em ambulância de alunos com necessidades educativas especiais que não têm autonomia para utilizarem transporte público regular de passageiros¹⁴⁶

Face ao exposto, o n.º 3 do artigo 6.º do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, refere que sempre que o transporte coletivo de passageiros não consiga dar resposta às necessidades de transporte escolar, podem ser utilizados veículos em regime de aluguer ou de propriedade municipal, de acordo o disposto no artigos 15.º a 17.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

Contratação de Transporte Escolar em Circuitos Especiais – Autocarro e Táxi:

No caso específico do município de Santarém, consideramos que o procedimento de contratualização, para o transporte escolar em circuitos especiais (autocarro e ligeiro de passageiros (táxi)), deverá ser mediante um concurso público, uma vez que à data do Decreto-Lei n.º 299/84, 05 de setembro, não existiam as regras de contratação que atualmente estão em vigor, pelo que consideramos tacitamente revogado o artigo 15.º, passando a contratação a seguir os pressupostos definidos no CCP.

Nesta caso específico, o procedimento de concurso é ao abrigo do artigo 20.º n.º 1 alínea b) do CCP até ao limite definido na Portaria n.º 2004/18/CE, de 31 de março e artigo n.º 130.º do CCP.

Consideramos ainda que, de acordo com os pressupostos atrás apresentados relativamente à legislação a seguir, o artigo do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro que faz alusão à contratação de transporte escolar está revogado, pelo que seguimos os prazos e critérios definidos no CCP, para a contratualização dos circuitos especiais, porque:

- O referido decreto obriga a aprovação do Plano de Transportes Escolares até dia 15 de abril¹⁴⁷, sendo que o mesmo decreto obrigava os municípios a publicitar o

¹⁴⁵ Recorremos às Juntas de Freguesia e não à contratação através de um concurso público, porque a quantidade de circuitos especiais (no ano letivo 2014/2015 foram 11 as Juntas de Freguesia que efetuaram serviço de transporte escolar) em autocarro que seria necessário contratualizar, iria aumentar exponencialmente o custo com este serviço conjugado com a possibilidade legal, Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências (Artigo 120.º do anexo I da Lei n.º 75/2012, de 21 de setembro).

¹⁴⁶ O transporte de alunos com necessidades educativas especiais, sem autonomia para utilizar o transporte público regular, a frequentar o ensino regular é competência dos municípios, de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, com a redação que lhe foi dada no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto.

concurso para os circuitos especiais até ao dia 20 de abril, estes prazos eram muito reduzidos face à especificidade do serviço a contratar¹⁴⁸, com a publicação do CCP, permite-nos gerir estes timings de uma forma diferente mas, na nossa opinião, mais eficaz;

- A adjudicação dos circuitos especiais terá de ser efetuada até dia 31 de maio, com a revogação da Portaria n.º 766/84, de 27 de setembro¹⁴⁹, os circuitos especiais cujo valor previsto esteja acima dos 75.000€, devem ser contratualizados após a realização de um concurso público, pelo que os prazos definidos na legislação já não estão em vigor por revogação do artigo 15.º, cumprindo-se o disposto no CCP;
- O município de Santarém efetua um procedimento de concurso público para a contratualização de circuitos especiais, pois o valor a contratar ultrapassa os 75.000,00€;
- É nossa opinião que, a contratação dos circuitos especiais assente numa estimativa do Plano de Transporte, que contém quantidades estimadas de alunos a transportar, é em nosso entender muito arriscada, uma vez que o processo de contratação terminaria ainda antes do ano letivo se iniciar e numa altura em que a efetivação dos pedidos de transporte não está consumada, apenas se efetua em junho, podendo estar desadequado à realidade.

¹⁴⁷ Artigo 4.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁴⁸ Circuitos Especiais, como sugere o nome, são circuitos que assumem características especiais. Na nossa opinião os prazos que estavam estipulados no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, estavam desajustados face às necessidades de contratação, uma vez que para cumprir os prazos teríamos de contratar apenas com base em estimativas de Plano de Transporte. Mesmo existindo a possibilidade de, em caderno de encargos, colocarmos critérios que poderiam permitir o ajuste do contrato a celebrar às reais necessidades de transporte, por exemplo, um aumento do número de alunos a transportar após o concurso público (relembramos que o n.º 3 artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, definia que: “A *adjudicação dos circuitos especiais será efetuada até 31 de maio*”), consideramos que os timings definidos no CCP, se ajustam mais às necessidades de contratação, permitindo um concurso público já com quantidades de alunos a transportar e circuitos bem definidos.

¹⁴⁹ O n.º 2 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (CCP), determina que: “*é igualmente revogada toda a legislação relativa às matérias reguladas pelo Código dos Contratos Públicos, seja ou não com ele incompatível*” in *Reunião da Comissão Jurídica da DGAL em 09 de março de 2010*.

Tendo em conta o cenário apresentado, o município de Santarém lança o seu procedimento concursal¹⁵⁰, cumprindo um conjunto de procedimentos:

- Plano de Transportes Escolares aprovado em reunião de executivo municipal¹⁵¹ e assunção do compromisso plurianual em sessão de assembleia municipal¹⁵².
- Parecer prévio vinculativo aprovado em reunião de executivo municipal¹⁵³.
- Consulta à bolsa de emprego público¹⁵⁴, consideramos novamente que esta obrigatoriedade para a contratação do serviço em causa, não tem explicação lógica¹⁵⁵.
- Para o procedimento¹⁵⁶, optamos pela redução remuneratória de 12% imposta pela LOE/2014, uma vez que o município tinha efetuado uma redução de 10% no concurso público de 2012, em 2013 com a contratação ao abrigo de um acordo quadro¹⁵⁷ não efetuamos a redução remuneratória.

¹⁵⁰ O procedimento concursal aqui referido tem como objetivo a contratação do serviço de transporte escolar em circuitos especiais (autocarro e/ou ligeiros de passageiros (táxi)) e para o ano letivo 2014/2015.

¹⁵¹ Artigo 4.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁵² Artigo 6.º n.º 1 alínea c) da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro.

¹⁵³ Artigo 73.º n.º 4, 5 e 11 da Lei n.º 83-C/2013 – Lei do Orçamento de Estado (LOE).

¹⁵⁴ De acordo com o disposto na Portaria n.º 48/2014, de 26 de fevereiro.

¹⁵⁵ Na resolução saída da reunião de 14 de maio de 2014 da Coordenação Jurídica da DGAL vem referido que apenas o Estado deve fazer a consulta à Bolsa de Emprego Público (BEP).

¹⁵⁶ Para apresentarmos a contratualização do serviço transporte escolar, no caso específico do município de Santarém, tivemos como base os procedimentos efetuados para o ano letivo 2014/2015, pelo que à data da realização dos procedimentos a Lei do Orçamento de estado que consubstancia no seu texto algumas obrigatoriedades legais para os municípios, ao nível da contratação de serviços, era a Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro de 2013 (Lei do Orçamento de Estado para 2014).

¹⁵⁷ A contratualização do serviço de transporte ao abrigo do acordo quadro, procedimento efetuado pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, não trouxe vantagens para o município de Santarém:

- Financeiramente não tivemos uma significativa redução de custos face ao estimado, justificando-se esta situação porque as empresas de transporte não diminuem o preço, nos circuitos especiais, pelo número de alunos transportados ou número de circuitos efetuados, pois existem necessidades diferentes em cada município. Não se reflete no caso específico do transporte escolar a economia de escala que serve de bandeira aos acordos quadros celebrados em sede de Comunidade Intermunicipal.

- Tratando-se de um concurso internacional (devido aos valores globais do concurso) e organizado pela CIMLT, deixou o município sem capacidade de acompanhamento do procedimento e ainda à mercê das contingências de um concurso internacional. O desconhecimento técnico da CIMLT em matéria de transportes escolares e em especial circuitos especiais, reforçando no presente relatório que esta é uma competência exclusiva dos municípios, levou a problemas no serviço, nomeadamente nos timings de contratualização do serviço.

Reforçamos aqui a ideia da administração central transferiu para os municípios a competência em matéria de transportes escolares nos municípios, não tem, na nossa opinião pessoal, qualquer vantagem que a contratação do serviço de transporte escolar em circuitos especiais, entre numa ótica da intermunicipalidade, uma vez que ela não existe. Cada município tem as suas especificidades, as suas necessidades e como tal o seu procedimento de contratação deve ser individual.

Para além desse facto, para o presente ano letivo, o serviço a contratualizar teve um aumento de preço resultante da sua reorganização, efetuamos a redução remuneratória de 12%¹⁵⁸.

- Envio ao Sr. Presidente da Câmara Municipal, órgão competente para autorizar a despesa a realizar com o procedimento concursal¹⁵⁹:
 - O pedido de autorização para a contratação do serviço de transporte em circuitos especiais (autocarro e táxi) e a adoção de um procedimento de concurso público, previsto no artigo 20.º n.º 1 alínea b) do CCP¹⁶⁰.
 - Aprovação das peças do procedimento: programa de concurso e caderno de encargos¹⁶¹.
 - Designação de Júri do procedimento¹⁶².
- Publicitação do Concurso Público em Diário da República¹⁶³, cumprindo todos os procedimentos definidos no CCP, nomeadamente, a publicação, os procedimentos, a adjudicação e a contratualização da adjudicação¹⁶⁴.
- Realiza-se o procedimento concursal que decorrendo dentro das disposições legais estabelecidas no CCP leva à autorização da adjudicação e autorização da respetiva despesa com a adjudicação do serviço¹⁶⁵, ao pedido dos documentos de habilitação¹⁶⁶ e aprovação da minuta do contrato¹⁶⁷ pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal.

Se a opção fosse por uma análise mais cuidada das atribuições e competências das CIMLT, poderíamos ainda apresentar mais dúvidas quanto à sua importância e necessidade no contexto da administração pública, havendo uma Associação Nacional de Municípios.

¹⁵⁸ O Tribunal Constitucional considerou, à data, inconstitucional o artigo 33.º da LOE/2014, esta situação levantou algumas dúvidas se esta declaração de inconstitucionalidade levaria indiretamente a uma não aplicabilidade das normas constantes no artigo 74.º. Consideramos que, pela dupla interpretação que a decisão do Tribunal Constitucional levanta conjugadas com as possíveis implicações legais que o município e os seus técnicos poderia ter nesta matéria, o município de Santarém optou por aplicar por as normas da LOE/2014. O n.º 9 do artigo 73.º da LOE/2014 referia que não estaria sujeito à redução remuneratória os contratos de aquisição de serviços que em 2012 e 2013, tenham sido objeto das reduções previstas ou se a quantidade a contratar e o valor a pagar não seja superior aos de 2013, pelo efetuou-se a redução remuneratória prevista na LOE/2014.

¹⁵⁹ Artigo 18.º n.º 1 alínea a) do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08 de junho.

¹⁶⁰ Artigo n.º 36 n.º 1 e artigo 38.º do CCP;

¹⁶¹ Artigo 40.º n.º 1 alínea b) e n.º 2 do CCP.

¹⁶² Artigo 67.º n.º 1 do CCP. Funcionamento e Competências do júri nos artigos 68.º e 69.º do CCP;

¹⁶³ A publicitação do concurso ao abrigo do artigo 130.º do CCP, modelo de caderno de encargos em anexo e de acordo com o disposto no artigo 42.º do CCP.

¹⁶⁴ Artigo 20.º n.º 1 alínea b) do conjugado com o artigo 7.º da Portaria n.º 2004/18/CE, de 31 de março, artigos 130.º a 154.º do CCP.

¹⁶⁵ Artigo 18.º n.º 1 alínea a) do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08 de junho. Critério de Adjudicação – mais baixo preço – Artigo 74.º n.º 1 alínea b) do CCP.

¹⁶⁶ Artigo 81.º do CCP.

¹⁶⁷ Artigo 98.º n.º 2 do CCP, conjugado com o artigo 18.º n.º 1 alínea a) do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08 de junho.

- Assinatura do contrato¹⁶⁸ com as entidades adjudicatárias e envio dos contratos a Tribunal de Contas¹⁶⁹.

O concurso público para a contratação do serviço de transporte em circuitos especiais¹⁷⁰, circuitos que não possam ser efetuados com recurso às carreiras públicas, foi a opção que consideramos mais adequada, tendo em conta a legislação em vigor, as necessidades de transporte, as especificidades do transporte a contratualizar e os valores envolvidos, ou seja, sendo valores superiores a 75.000,00€.

Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências - Transporte em Circuitos Especiais – Juntas de Freguesia:

O município de Santarém, para além dos circuitos especiais efetuados por concurso público (com recurso ao autocarro e ligeiros de passageiros (táxi)) atrás apresentados, tem transportes escolares considerados circuitos especiais que são efetuados por juntas de freguesia, enquadrámos esta situação com a celebração de um Contrato Interadministrativo de delegação de competências.¹⁷¹

Para a efetivação destes circuitos, o município de Santarém celebra um Contrato Interadministrativo de delegação de competências nas juntas de freguesia, pois considera que possuem meios próprios para efetivar o serviço de acordo com a legislação em vigor, fazendo um serviço de proximidade garante uma melhor qualidade para os alunos transportados e a um custo inferior ao que o município teria se tivesse de recorrer a circuitos especiais em autocarro e/ou táxi.

¹⁶⁸ Artigo 94.º do CCP.

¹⁶⁹ Os contratos assinados para a prestação de serviço de transporte em circuitos especiais (autocarro e ligeiro de passageiros (táxi)), em 2014/2015, não ultrapassaram os 350.000,00€ (Artigo n.º 48 n.º 1 da Lei da Organização e Processo do Tribunal de Contas, Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, conjugada com o artigo 144.º n.º 1 da Lei n.º 83-C/2013, de 21 de dezembro – Lei do Orçamento de Estado (LOE)), no entanto o Tribunal de Contas solicitou que fossem enviados a Tribunal de Contas todos os contratos em matéria de transportes escolares, uma vez que estavam previstos em Plano de Transporte Escolar. O Tribunal de Contas concede visto também a este tipo de contrato (Processo Visto n.º 1941/2014 a 1943/2014).

¹⁷⁰ Circuitos Especiais em autocarro e ligeiros de passageiros (táxi).

¹⁷¹ Artigo 120.º do anexo I da Lei n.º 75/2012, de 21 de setembro.

São transportados alunos que têm direito a transporte escolar participado pelo município de acordo com o decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro¹⁷².

O município de Santarém, celebra um Contrato Interadministrativo de delegação de competências nas juntas de freguesia (modelo em anexo V), onde inclui uma cláusula específica para o transporte escolar, definindo:

- As juntas de freguesias devem efetuar o transporte escolar de alunos do 1.º ciclo do ensino básico, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro e Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.
- Define o preço a pagar pela prestação deste serviço;
- Define a fórmula de controlo da prestação deste serviço¹⁷³.

Posteriormente efetua uma informação interna para aprovação do Executivo Municipal, autorizando a transferência da verba para cada Junta de Freguesia de acordo com os critérios definidos no Contrato InterAdministrativo de delegação de competências.

¹⁷² Artigo 2.º n.º 1 do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro. Nesta situação estão incluídos alunos que não residindo a uma distância superior acima dos 4km (estabelecimento de ensino com refeitório) dos estabelecimentos de ensino, residem em locais cujo trajeto a efetuar a pé é considerado de perigosidade elevada, bem como alunos afetados pelo reordenamento da rede escolar.

¹⁷³ Consideramos importante referir que a verba estimada com o transporte efetuado pelas Juntas de Freguesia foi estimada em Plano de Transportes Escolares (ano letivo 2014/2015). Uma vez aprovado o Plano de Transporte em Reunião de Executivo Municipal (n.º 3 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro e posterior assunção do compromisso plurianual (Artigo 6.º n.º 1 alínea c) da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro). Estimado também, em Plano de Transporte, está o número de alunos a transportar.

Contratação - Transporte em Circuitos Especiais – Ambulância:

Consideramos ainda, transporte em circuitos especiais, o transporte de alunos com necessidades educativas especiais, a frequentar o ensino regular, cujo transporte é efetuado em ambulância¹⁷⁴.

Neste tipo de situação, recorreremos ao regime simplificado de ajuste direto, uma vez que os valores do serviço são abaixo dos 5.000,00€, não necessitando de concurso público¹⁷⁵, conjugando esta situação com o facto de serem serviços com características específicas, nomeadamente no tipo de ambulância que efetua o transporte.

Para estes serviços são efetuados os seguintes procedimentos:

- Solicitação do melhor preço à entidade que poderá efetuar o serviço, de acordo com as características específicas do mesmo;
- Elaboração de uma informação interna que visa a requisição do serviço, onde se indica o preço para o ano letivo e a solicitar a requisição do serviço à entidade referida na informação¹⁷⁶;
- Se se tratar de um serviço não contemplado no plano de transportes escolares, é necessário enviar a informação a reunião de executivo municipal para aprovação da despesa e posterior envio a sessão de Assembleia Municipal para assunção do compromisso plurianual¹⁷⁷;
- Emissão de parecer prévio vinculativo pelo executivo municipal e, se for necessário, com redução remuneratória de 12%¹⁷⁸.
- Emissão da requisição externa que efetiva a adjudicação à entidade que irá prestar o serviço.

Em matéria de transportes escolares, no caso prático do município de Santarém, são estes os procedimentos que levam à contratualização do serviço de transporte, seja transporte escolar em carreiras públicas seja transporte escolar em circuitos especiais.

¹⁷⁴ É competência dos municípios, de acordo com artigo 3.º n.º 1 do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, alterado pelo artigo 15.º da Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, o transporte escolar de alunos com necessidades educativas especiais a frequentar o ensino regular.

¹⁷⁵ Artigo n.º 128 n.º 1 do CCP.

¹⁷⁶ Critério de Adjudicação – Mais baixo Preço – Artigo 74.º n.º 1 alínea b) do CCP.

¹⁷⁷ A aprovação do Plano de Transporte Escolar pela Assembleia está relacionada com a Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º, uma vez que a aprovação do Plano de Transportes pressupõe a assunção de um compromisso plurianual que carece de autorização prévia do órgão deliberativo.

¹⁷⁸ Artigos 33.º e 74.º da LOE/2014.

Consideramos importante apresentar a temática da contratualização, não só porque o tema merece uma mais exposição e debate, mas também porque consideramos que se enquadra no âmbito da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra.

O ACESSO AO TRANSPORTE ESCOLAR

O documento base para toda a organização do serviço de transporte escolar no município de Santarém é o decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro. Este decreto conjugado com toda a restante legislação habilitante apresentada neste relatório, serviu de base à elaboração do projeto de regulamento de transportes escolares do município de Santarém (anexo VI).

É neste projeto de regulamento que pretendemos oficializar todas as normas e procedimentos de acesso ao transporte escolar no município de Santarém, pretendendo-se um documento aglutinador de toda a legislação, um documento simples e esclarecedor para todos os intervenientes no processo que é a organização do transporte escolar.

Tem direito a transporte escolar participado pelo município de Santarém, todos os alunos a residir a uma distância superior a 3km ou 4km (sem ou com refeitório respetivamente) do estabelecimento de ensino, todos os alunos a frequentar os 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico e ensino secundário¹⁷⁹.

Os alunos a frequentar o ensino profissional, apenas têm participação do município se não tiveram outro tipo de participação adicional¹⁸⁰.

O município de Santarém participa os alunos residentes no município da seguinte forma:

- Os alunos a frequentar o 1.º, 2.º e 3.º ciclo, na escola da sua área de residência, têm uma participação de 100% do custo de transporte¹⁸¹;
- Os alunos a frequentar o 1.º, 2.º e 3.º ciclo, em escolas fora escola da sua área de residência, têm uma participação de 100% do custo de transporte, desde que não acarrete um acréscimo de custos para o município de Santarém¹⁸².
- Os alunos a frequentar o ensino secundário, na escola da sua área de residência, têm uma participação de 50% do custo de transporte.¹⁸³

¹⁷⁹ Artigo 2.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

¹⁸⁰ Atualmente os alunos a frequentar cursos profissionais, ensino público ou privado, têm um conjunto de apoios ao abrigo do fundo comunitário POPH/POCH, pelo que se existir participação em matéria de transporte escolar o município de Santarém não participa.

¹⁸¹ Artigo 3.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, com a redação que lhe foi dada no artigo 15.º da Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto.

¹⁸² Artigo 3.º n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, com a redação que lhe foi dada no artigo 15.º da Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, conjugado com o n.º 13 do artigo 6.º do despacho n.º 5048-B/2013.

Neste caso específico e tratando-se da frequência em escolas do município de Santarém, mesmo que fora da área de residência, o encarregado apenas suporta o acréscimo de custo, se existir.

- O município de Santarém não comparticipa o transporte escolar de alunos residentes no município de Santarém, a frequentar escolas fora do município. Este princípio foi definido como política educativa, uma vez que no município está-se a observar uma redução da população escolar, pelo que considerou errado apoiar alunos a frequentar escolas do município em detrimento das escolas do município que garantem oferta educativa de qualidade.

Para o acesso ao transporte escolar, os alunos têm obrigatoriamente de preencher uma ficha de inscrição do município de Santarém¹⁸⁴, de acordo com as normas de inscrição enviadas para os estabelecimentos de ensino e juntas de freguesia.

Quando necessário, os alunos devem preencher a ficha de requisição de passe da empresa transportadora¹⁸⁵.

Os alunos com a inscrição em transporte escolar e após despacho sobre a comparticipação atribuída, têm direito a transporte escolar, entre o local de residência e o estabelecimento de ensino, comparticipado em 100% (passe anual¹⁸⁶) ou 50% (passe mensal¹⁸⁷) do custo de transporte, podendo usufruir de duas viagens/dia.

¹⁸³ Artigo 3.º n.º 4 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, conjugado com a Portaria n.º 181/86, de 06 de maio.

¹⁸⁴ Modelo de Ficha de Inscrição no Projeto de Regulamento Municipal de Transportes Escolares - Anexo VI do presente relatório.

¹⁸⁵ Esta situação só é necessária se o aluno estiver a efetuar a sua requisição pela primeira vez ou se necessitar de alterar alguma informação que consta no passe do ano letivo anterior.

¹⁸⁶ Passe anual para alunos a frequentar os 2.º e 3.º ciclos do ensino básico. São passes de carregamento automático e que permite aos alunos usufruírem de transporte gratuito, de acordo com o disposto no artigo 3.º n.º 1 do decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro com a redação que lhe foi dada na Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto.

¹⁸⁷ Passe mensal para alunos a frequentar o ensino secundário. São passes de ativação mensal e com um carregamento obrigatório com um desconto de 50%, de acordo com o disposto no artigo 3.º n.º 4 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, conjugado com a Portaria n.º 181/86, de 06 de maio.

ORGANIZAÇÃO E CONTROLO DO FUNCIONAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR

O decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, refere no seu artigo 1.º que o referido diploma regula a transferência de competências em matéria de organização, financiamento e controlo do funcionamento.

Neste âmbito o município de Santarém organiza e controla o funcionamento do serviço de transporte escolar, da seguinte forma:

1. Toda organização e controlo do funcionamento começa com a elaboração e aprovação do Plano de Transportes Escolares.
2. Organização dos procedimentos de concurso, visando a contratualização do serviço de transporte escolar em carreiras públicas e circuitos especiais.
3. Proceder ao envio das fichas de inscrição do município de Santarém e da empresa de transporte, para os estabelecimentos de ensino e juntas de freguesia, simultaneamente com as normas de preenchimento.
4. Recolha de todas as fichas de inscrição junto dos estabelecimentos de ensino.
5. Proceder à análise individual de cada pedido, efetuando o controlo necessário à boa aplicabilidade dos critérios de atribuição de transportes escolares.
6. Requisitar junto da empresa transportadora, novos passes e/ou a renovação dos passes do ano letivo anterior.
7. Envio para os estabelecimentos de ensino, após conferência, dos novos passes requisitados e informar sobre o tipo de participação atribuída a cada aluno.
8. Mensalmente controlo da faturação enviada, as quantidades faturadas têm de ser iguais às quantidades requisitadas.
9. Receção e encaminhamento de todos os pedidos de melhoria do serviço de transporte escolar, nomeadamente reclamações, sugestões de melhoria.
10. Elaboração de inquérito de satisfação (anexo VII) junto da população escolar que utiliza do transporte escolar, para perceber junto dos utilizadores qual o grau de satisfação e utilização que têm com o serviço de transportes escolares¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Avaliação, pelos alunos, dos serviços do município, dos serviços da empresa transportadora, bem como do grau de utilização do transporte escolar. Este inquérito é fundamental para a melhoria contínua do serviço de transporte escolar prestado pelo município, bem como, para junto da entidade transportadora, tentarmos uma melhoria dos serviços prestados.

No âmbito dos inquéritos de satisfação, o último realizado junto da população escolar indicou que:

- 22,55% dos alunos não utiliza com regularidade o transporte escolar, ou seja, não usufrui da totalidade das viagens a que tem direito¹⁸⁹ (2 viagens por dia).

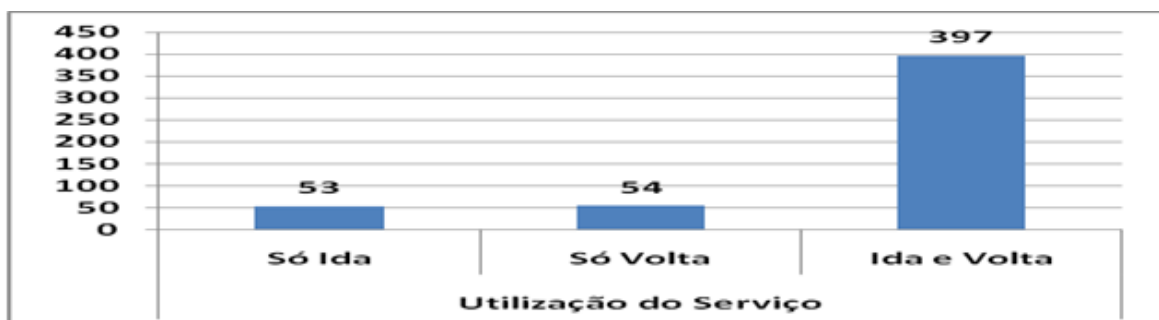


Gráfico n.º 10 – Grau de utilização do serviço de transportes escolares¹⁹⁰

- Os alunos inquiridos, aproximadamente 100 alunos (até ao 9.º ano de escolaridade), ou não utilizava o transporte ou utilizava de forma esporádica, sendo que o município paga mensalmente e de forma automática cada um dos passes pedidos.

O custo estimado por aluno situava-se à data nos 42,00€ por aluno/mês, pelo que se estima que o município está a pagar mensalmente 4.200,00€ (42.000,00€/ano) no transporte de alunos que não usufruem do transporte escolar na sua plenitude.

Relativamente aos serviços da autarquia concluiu-se que:

- Aproximadamente 52,94% considerou os serviços da autarquia Bons ou Excelentes.
- Aproximadamente 15,55% dos alunos não conhece os serviços do Município de Santarém.

¹⁸⁹ O número de viagens em cada mês resulta da multiplicação do número de dias úteis de cada mês por duas viagens dia.

¹⁹⁰ Dados do inquérito de satisfação realizado junto da população escolar por Amaro, Marco - Divisão de Educação e Juventude do município de Santarém.

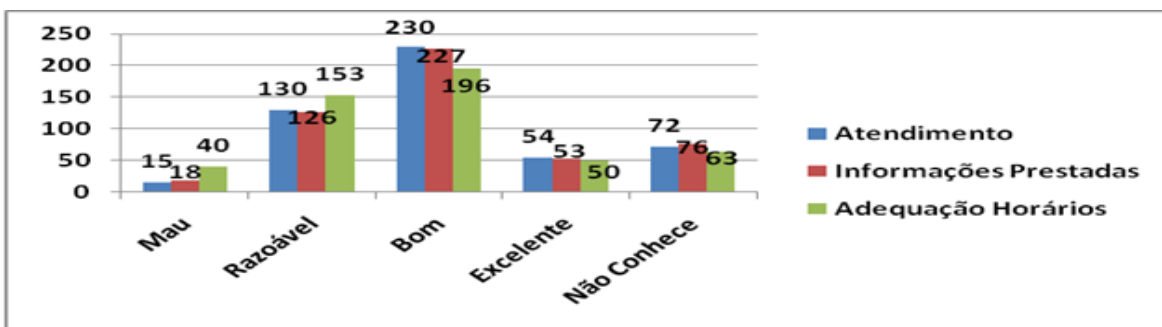


Gráfico n.º 11 – Grau de satisfação dos alunos face aos serviços do município¹⁹¹.

Os serviços da entidade transportadora, Rodoviária do Tejo, S.A., foram avaliados da seguinte forma:

- 40,88% dos inquiridos considera o serviço da Rodoviária do Tejo¹⁹² mau ou razoável.
- 56,42% dos inquiridos considera o serviço da Rodoviária do Tejo bom ou excelente.
- Relativamente aos serviços da Rodoviária do Tejo, os alunos apontam como principais lacunas, as condições dos veículos (o seu estado de conservação e limpeza), bem como a lotação dos veículos.
- Nos inquéritos apresentam algumas sugestões, como veículos mais novos, mais limpos e principalmente que possam ter mais consições de segurança (menos lotação). Fazem também referência ao comportamento dos motoristas.

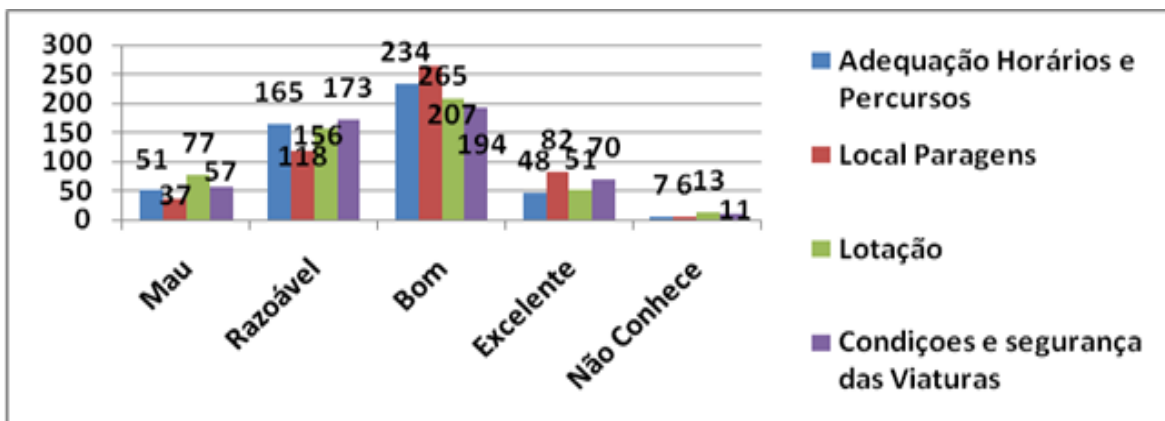


Gráfico n.º 12 – Grau de satisfação dos alunos do serviço prestado pela entidade transportadora Rodoviária do Tejo¹⁹³.

¹⁹¹ Dados do inquérito de satisfação realizado junto da população escolar por Amaro, Marco - Divisão de Educação e Juventude do município de Santarém.

¹⁹² A Rodoviária do Tejo, S.A. é a empresa que efetua o serviço de transporte escolar em carreiras públicas no município de Santarém.

¹⁹³ Dados do inquérito de satisfação realizado junto da população escolar por Amaro, Marco - Divisão de Educação e Juventude do município de Santarém.

Este inquérito, como referido anteriormente, é fundamental para os serviços da Divisão de Educação e Juventude do município de Santarém, uma vez que permite ter um conhecimento das necessidades dos alunos, nomeadamente nos horários do transporte escolar, nas condições em que este é efetuado e também como os alunos olham para os serviços do município.

Procuramos uma melhoria continua do serviço de transporte escolar, por isso:

- Reunimos com a entidade transportadora, apresentando os resultados do inquérito, procurando que esta possa ajustar o serviço de transporte às necessidades dos alunos e/ou estabelecimentos de ensino, nomeadamente na realização de circuitos mais ajustados às necessidades dos alunos, quer em horários, quer em condições de conforto e segurança;
- Procuramos ajustar as políticas municipais em matéria de transporte escolar com as necessidades dos alunos;

Procuramos dar ênfase, no presente relatório, à temática do transporte escolar que, salvo melhor opinião, não tem merecido o devido destaque, tendo em conta a importância que tem para alunos, estabelecimentos de ensino e municípios.

CONCLUSÃO

O relatório de experiência profissional aqui apresentado, teve numa primeira fase a apresentação do currículo vitae apresentado do autor.

Apresenta um percurso académico composto, numa primeira fase, por um período de escolaridade obrigatória e numa segunda fase um período de formação “facultativa” (ensino secundário, formação superior).

Neste âmbito o autor, tem procurado de forma regular aumentar a sua formação académica valorizando o seu currículo académico e também as suas competências pessoais.

Profissionalmente a sua experiência profissional resulta da oportunidade que lhe foi concedida na Administração Local, mais precisamente no município de Santarém, a frequência no mestrado em Administração Pública é mais uma oportunidade de valorização pessoal para daí retirar proveito profissionalmente, nomeadamente numa melhoria no desempenho das funções que me são confiadas.

Em matéria de educação, a formação colocada ao dispor dos funcionários das autarquias, não tem tido o volume desejado, numa área tão sensível e vital para os municípios.

Dentro da estrutura da Administração Local, o órgão colegial município, tem atualmente inúmeras competências delegadas. A temática do transporte escolar é, na nossa opinião, de elevada importância, uma vez que consubstancia uma das competências delegadas pela Administração Central e que tem um peso significativo no orçamento do município.

Consideramos que a temática do transporte escolar é pouco valorizada. O transporte escolar é à partida uma das competências dos municípios na área da educação que tem subjacente um elevado peso orçamental, exigindo um controlo e uma organização rigorosa, pelo que deveria ser encarada por todos os entes envolvidos de uma forma diferente do que o simples ato de transportar alunos para o estabelecimento de ensino.

A Administração Central que delega nos municípios esta competência, mas não faz acompanhar a respetiva compensação financeira, nem o respetivo acompanhamento definido na legislação.

As entidades transportadoras, nomeadamente as entidades que têm as concessões do transporte público de passageiros, que com a diminuição do número de passageiros,

deveriam olhar para o transporte escolar com o objetivo de oferecer um serviço de excelência e que potenciase o seu negócio, em vez disso tratam o transporte escolar de uma forma pouco interessada, confundindo-a muitas vezes com o simples transporte regular de passageiros.

Os municípios hoje em dia já olham para o transporte escolar de uma forma mais rigorosa, nomeadamente por causa das restrições orçamentais, por obrigações legais na efetivação do serviço, em transporte público ou em transporte em circuitos especiais e também porque o serviço de transporte escolar é uma das áreas da ação social escolar mais importante e de maior visibilidade nos municípios.

Esta preocupação resulta de uma maior responsabilidade legal, mas principalmente porque um mau funcionamento do serviço de transporte escolar, coloca em causa o bom funcionamento do sistema educativo em cada município.

Consideramos importante a apresentação desta temática, tentando também dar ênfase a uma realidade que é complexa, que é importante para os municípios, quer pelo volume financeiro envolvido quer pela visibilidade que trás ao município e pela importância que tem no sistema educativo municipal.

BIBLIOGRAFIA

Alexandrino, José de Melo – Tratado de Direito Administrativo Especial, Volume IV, Almedina 2010.

Amaral, Diogo Freitas – Curso de Direito Administrativo, Volume II, 2.^a Edição, Almedina 1994

Amaral, Diogo Freitas – Curso de Direito Administrativo, Volume I, Almedina, 2012.

Bilhim, João – Sociedade Portuguesa de Inovação – “A Governação nas Autarquias Locais” – Porto 2004.

Branco, Estrela; Custódio, Jorge; colaboração de Lopes, Raquel (fotografia) – A Heráldica do Município de Santarém, 1.^a Edição, Santarém, Câmara Municipal, 2001.

Carta Europeia de Autonomia Local, 1985.

Censos 2011.

Custódio, Sandra Carla - Relatório de Atividades da Divisão de Educação e Juventude, 2014.

Engenheiro Jorge Tavares – Rodoviária do Tejo – Entrevista realizada por Amaro, Marco, no âmbito do Relatório de Experiência Profissional – A Temática do transporte escolar – O caso do município de Santarém, 2014.

Moreira, Vital – Administração Autónoma e Associações Públicas, Coimbra Editora, 2003.

Neves, Maria José L. Castanheira, Disciplina de Gestão Autárquica, lecionada no âmbito do mestrado em Administração Pública da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, ano letivo 2013/2014.

Neves, Maria José L. Castanheira, Governo e Administração Local, Coimbra Editora, 2004.

Oliveira, Fernanda Paula; Dias, José Eduardo – Noções de Direito Administrativo, Almedina, 2011.

Quintas, Paulo Jorge Caiadas in Evolução e Caracterização da Administração Pública Portuguesa, Proelium – Revista da Academia Militar - ISSN 1645-8826. - VI série, N.º 10 (2008), p. 185-230.

www.cm-santarem.pt

www.ribatejo.com/ecos/santarem/sthister.html

Legislação consultada

Constituição da República Portuguesa

Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, Lei da Organização e Processo do Tribunal de Contas.

Lei n.º 13/2006, de 17 de abril.

Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio.

Lei n.º 2/2007, de 15 de janeiro.

Lei n.º 21/2008, de 12 de maio.

Lei n.º 85/2009, de 27 de agosto.

Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro.

Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro.

Lei das Finanças Locais.

Decreto-Lei n.º 299/1984, de 05 de setembro.

Decreto-Lei n.º 197/99, de 08 de junho;

Decreto-Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro.

Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro – Código dos Contratos Públicos.

Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho.

Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro.

Decreto-Lei n.º 55/2009, de 02 de março.

Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto.

Portaria n.º 161/85, de 23 de março.

Portaria n.º 181/86, de 06 de maio.

Portaria n.º 2004/18/CE, de 31 de março.

Portaria n.º 48/2014, de 26 de fevereiro.

Despacho n.º 18987/2009, de 17 de agosto.

Despacho n.º 14368-A/2010, de 14 de setembro.

Despacho n.º 12284/2011, de 19 de setembro.

Despacho n.º 11886-A72012, de 06 de setembro.

Despacho n.º 11860/2013, de 12 de setembro.

Despacho n.º 419/2013 – Regulamento de Serviços Municipais do município de Santarém – Diário da República, 2.ª série n.º 5 de 08 de janeiro de 2013.

Despacho n.º 5048 – B/2013, de 12 de abril.

Despacho n.º 213/2014, de 07 de janeiro.

ANEXOS

ANEXO I – Legislação transportes escolares – Proposta Legislativa¹⁹⁴.

A descentralização do Estado através da atribuição de mais competências às autarquias é um dos objetivos programáticos do presente Governo de Portugal.

Para o efeito do presente objetivo, o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, consagrava no seu âmbito a transferência de competências para os municípios, em matéria de organização, financiamento e controle do funcionamento dos transportes escolares.

Considerando que o referido decreto-lei concentrou à data da sua publicação, um conjunto de diplomas legais até então dispersos, é também uma realidade que o mesmo se encontrava em parte obsoleto face à realidade da organização do transporte escolar, à realidade educativa e aos meios envolvidos para a efetivação do serviço de transporte escolar.

A importância do presente diploma é evidente, pelo facto de consagrar num só diploma toda a legislação relacionada com transporte escolar publicada em data posterior a 1984 e que veio revogar o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro. A sua importância aumenta quando verificamos que o transporte escolar é o meio fundamental na vida social, cultural e educativa da população estudante.

O presente diploma pretende regular e clarificar todas as competências das autarquias locais em matéria de transporte escolar, bem como o seu financiamento, situação que se revela vital para a saúde financeira dos municípios que têm no transporte escolar uma grande fatia da sua despesa com ação social escolar.

Reafirma-se que o Plano de Transportes Escolares a elaborar por cada município é o instrumento de gestão por excelência desta atividade e que deverá de uma forma efetiva de ser conjugada com os princípios e políticas de transportes públicos locais.

É fundamental que o serviço de transportes escolares, de competência municipal, conte com uma estrutura forte de apoio, nomeadamente dos estabelecimentos de ensino e das entidades transportadoras que, conjuntamente com o município, devem potencializar a

¹⁹⁴ A “*proposta legislativa*” que aqui se apresenta, resulta da experiência de oito (8) anos do autor do presente relatório e da partilha de conhecimento com técnicos de outros municípios. Com esta “*proposta legislativa*” o autor deste relatório não pretende entrar em conflito com a função de legislador nem ultrapassar aquelas que são as suas habilitações/competências uma vez que apenas pretende alargar o debate sobre esta temática.

procura de soluções cada vez mais ajustadas, social e economicamente, às realidades locais.

Os encargos que resultam do transporte escolar dos alunos residentes em cada município serão suportados pelos municípios, devendo o Ministério das Finanças proceder à transferência trimestral para os municípios da verba necessária para fazer face a esta transferência de competências.

O presente diploma revoga o decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, portaria n.º 161/85, de 22 de março, portaria n.º 181/86, de 06 de março, artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, artigo 25.º do decreto-lei n.º 55/2009, de 02 de março, artigo 9.º do decreto-lei n.º 144/2008, de 28 de julho.

Artigo 1.º (Âmbito)

1 – O presente diploma regula a transferência de competências para os municípios do continente as competências em matéria de organização, financiamento e controle do funcionamento dos transportes escolares.

Artigo 2.º (Âmbito do serviço de transportes escolares)

1 – É competência dos municípios garantir o transporte escolar entre o local de residência e o estabelecimento de ensino afeto à área de residência, de todos os alunos a frequentar os 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico, ensino secundário, ensino oficial ou particular e cooperativo com contrato de associação¹⁹⁵ e ensino profissional¹⁹⁶, quando residam a mais de 1km do estabelecimento de ensino¹⁹⁷.

¹⁹⁵ Consideramos de forma clara que os alunos que frequentam o ensino particular e educativo com contrato de associação em estabelecimentos de ensino que contrariem os pressupostos da sua criação, isto é, permitir em determinada zona de influência educativa oferecer uma oferta educativa a alunos que não tiveram vaga na escola pública. Existe, na nossa opinião, hoje em dia uma “concorrência” destes estabelecimentos de ensino face aos estabelecimentos de ensino públicos. A inclusão nesta “*proposta legislativa*” do ensino particular e cooperativo justifica-se no âmbito da sua criação, ou seja, ensino universal, gratuito a todos os estudantes.

¹⁹⁶ O Ensino Profissional permite aos alunos a especialização numa área profissional específica e ao mesmo tempo garantir aos estudantes o 12.º ano de escolaridade. Consideramos que a referência ao ensino profissional nesta “*proposta legislativa*” se justifica porque se pretende equiparar os apoios a alunos do ensino profissional em matéria de transporte escolar aos alunos que frequentam a escola pública. No entanto este tipo de ensino tem recentemente beneficiado de um conjunto de apoios ao nível da ação social (POPH/POCH) que, comparando com os estudantes do ensino regular, os deixam claramente beneficiados, violando na nossa opinião o princípio constitucional da igualdade, artigo 13.º da CRP.

¹⁹⁷ Apresentamos aqui uma mudança, consideramos que 4km (estabelecimentos de ensino com refeitório) é uma distância considerável para ser efetuada sem recurso a transporte principalmente

2 – O serviço de transporte escolar não abrange os alunos que frequentem cursos noturnos ou ensino superior, nem alunos residentes em áreas servidas por transportes urbanos, exceto se:

- a) Os alunos hajam sido obrigatoriamente deslocados para cursos noturnos;
- b) Os alunos que hajam sido compulsivamente matriculados em estabelecimentos de ensino fora da sua área de residência;
- c) Os alunos do ensino básico que residam em áreas servidas por transportes suburbanos nas regiões de Lisboa e Porto.

Artigo 3.º (Condições de transporte)

1 – O transporte escolar será gratuito para os alunos a frequentar os 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico e sujeitos à escolaridade obrigatória nas condições estabelecidas no artigo 2.º¹⁹⁸.

2 – O transporte escolar será gratuito se a inscrição dos alunos respeitar as normas emanadas pelo Ministério da Educação¹⁹⁹.

3 – Os alunos que se encontrem matriculados em estabelecimento de ensino fora do respetivo município devem integrar o serviço de transporte escolar que sirva os estabelecimentos de ensino, não tendo participação do município da sua área de residência.

4 – O transporte escolar de alunos a frequentar o ensino secundário será participado em 50% do custo de transporte, de acordo com os critérios de cálculo de custo definidos no presente decreto.

em localidades onde o percurso a pé é efetuado sem as condições de segurança mínimas exigidas, pelo que, reduzindo a distância consideramos que é mais justo para o estudante e garante uma maior qualidade os serviços de transporte escolar abrangendo um maior número de alunos, considerando que, atualmente todos os estabelecimentos de ensino têm refeitório.

¹⁹⁸ Consideramos que o 9.º ano de escolaridade e/ou 18 anos de idade, o limite razoável para a escolaridade obrigatória, no atual contexto económico-social, bem como permite aos municípios uma despesa inferior e os maior facilidade em orçamentar o serviço de transporte escolar, conciliando-o com o disposto na Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro.

¹⁹⁹ Consideramos que a livre escolha de estabelecimento de ensino, prejudica a organização do serviço de transporte escolar, bem com cria dificuldades acrescidas aos municípios na organização da sua oferta educativa. A atual legislação refere que a escolha do percurso educativo é livre e sempre que as normas emanadas pelo Ministério da Educação não forem cumpridas, o custo associado é da responsabilidade do encarregado de educação/aluno (Despacho n.º 5048-B/2013, de 12 de abril).

5 – O transporte escolar de alunos a frequentar o ensino profissional será compartilhado em 50% do custo de transporte, de acordo com os critérios de cálculo de custo definidos no presente decreto desde que não contemplem outro tipo de apoio²⁰⁰.

6 – Não estão abrangidos pelo serviço de transporte escolar os alunos que não cumpram as condições estabelecidas no presente decreto, bem como as normas emanadas pelo Ministério da Educação para o encaminhamento de matrículas.

7 – Os alunos não abrangidos pelo serviço de transporte escolar, por não cumprirem o disposto no artigo 2.º podem recorrer ao passe 4_18, conforme o disposto no decreto-lei n.º 186/2008, de 19 de setembro e respetivas atualizações.

Artigo 4.º **(Transporte de alunos com necessidades educativas especiais)**

1 – É competência das câmaras municipais, o transporte escolar de alunos com necessidades educativas especiais a frequentar o ensino regular e profissional²⁰¹.

2 – O transporte escolar de alunos com necessidades educativas especiais é gratuito para alunos a frequentar o ensino regular e profissional²⁰².

3 – É competência das câmaras municipais assegurar o transporte de alunos com necessidades educativas especiais de carácter permanente com programa educativo individual²⁰³.

²⁰⁰ Atualmente o ensino profissional é, na sua maioria, compartilhado por fundos comunitários através do Programa Operacional Potencial Humano POPH (atualmente POCH), que poderá ser acumulado com a participação municipal. Consideramos que existe uma discriminação entre alunos, podendo estar em causa o princípio constitucional da igualdade, artigo 13.º da CRP.

²⁰¹ O transporte de alunos com necessidades educativas especiais para o ensino profissional não está regulamentado, consideramos que o ensino profissional se enquadra na atual legislação, Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, pelo que o transporte será competência dos municípios, desde que não acumulem outro tipo de participação em matéria de transporte escolar, pelas razões atrás enumeradas.

²⁰² A atual legislação, artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, apenas refere que o transporte é gratuito para alunos com necessidades educativas especiais a frequentar o ensino básico e secundário, consideramos que é para todo o tipo de necessidade de transporte.

²⁰³ O disposto no Decreto-Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro, na redação dada pela Lei n.º 21/2008, de 12 de maio, nas condições fixadas n.º artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 55/2009, de 02 de março e nos artigos 8.º e 9.º e 13.º do despacho normativo n.º 18987/2009 de 17 de agosto, refere que a competência é dos municípios desde que o transporte seja efetuado em transporte coletivo de passageiros.

Se for necessário recorrer à contratação de um circuito especial (táxi e/ou ambulância) essa competência é do Ministério da Educação e o acesso ao transporte é efetuado diretamente nas escolas ou agrupamento de escolas. Consideramos que esta situação provoca alguma confusão na organização do acesso ao transporte de alunos com necessidades educativas especiais, pelo que a organização e competência do transporte deverá estar centrada nos municípios sendo posteriormente recompensadas pelo acréscimo de encargos.

4 – O transporte escolar é gratuito para os alunos que cumpram o disposto no ponto 3 do presente artigo.

Artigo 5.º **(Plano de transporte escolar)**

1 – Cada município deve organizar o seu plano de transporte escolar, conjugado e complementado com a rede de transporte público e os planos de transportes aprovados para a região, de acordo com a procura efetiva em cada ano letivo.

2 – Os estabelecimentos de ensino colaborarão com a respetiva câmara municipal, fornecendo até dia 15 de fevereiro de cada ano, os seguintes elementos:

- a) Previsão de número de alunos que utilizarão os transportes escolares, discriminados por localidade de proveniência, grupos etários de menos de 13 e maiores de 13 anos²⁰⁴, respetivo grau de ensino e ano de escolaridade que frequentam;
- b) Levantamento das localidades não servidas por transportes públicos e que se situem a mais de 1km²⁰⁵ dos pontos de paragem ou terminais das mesmas;
- c) Horário previsto para o ano letivo a que o plano diz respeito;

3 – O plano de transporte deverá ser aprovado até 15 de abril e incluirá obrigatoriamente: a área abrangida, representada de preferência em planta à escala de 1:25000, contendo o número de alunos a transporte de cada localidade para os estabelecimentos de ensino, distinguindo o tipo de transporte a utilizar²⁰⁶.

4 – O plano de transportes escolares poderá ser objeto de ajustamentos no decurso do ano letivo a que respeita.

5 – Até ao dia 15 de maio as câmaras municipais deverão remeter aos estabelecimentos de ensino, às instâncias competentes em matéria de Ação Social Escolar e Transportes Terrestres, o respetivo plano de transportes escolares para o ano letivo seguinte.

²⁰⁴ A atual legislação refere menores de 12 e maiores de 12, consideramos esta situação desajustada, uma vez que as entidades transportadoras têm preço para menores de 13 anos e maiores de 13 anos.

²⁰⁵ Consideramos que a distância de 1km a percorrer a pé entre o local de residência e pontos de paragem ou terminais das mesmas, é a distância razoável a percorrer a pé para usufruir do serviço de transporte escolar.

²⁰⁶ Retiramos deste ponto os itinerários do transporte coletivo, pois consideramos que essa situação é volátil, ou seja, depende da concessão a atribuir pelo IMT e que à data da elaboração do transporte escolar poderá não ser real.

6 – Até ao 1.º dia do ano letivo a que diz respeito o plano de transportes, as câmaras municipais devem enviar às entidades referidas a declaração comprovativa da contratualização²⁰⁷ de circuitos especiais²⁰⁸.

7 – Sempre que se verifiquem reajustamentos ao plano de transporte escolar, devem ser os mesmos dados a conhecer às entidades acima referidas.

Artigo 6.º (Meio de transporte a utilizar)

1 – Na efetivação do transporte da população escolar serão utilizados, em princípio, os meios de transporte coletivo (rodoviário, ferroviário ou fluvial) que sirvam os locais dos estabelecimentos de ensino e de residência dos alunos, nos termos dos artigos 9.º e 10.º, deste diploma.

2 – Para os efeitos do número anterior serão considerados os meios de transporte coletivo cujos terminais ou pontos de paragem se situem a distância não superior a 1km da residência dos alunos, bem como os que não obriguem os estudantes a tempos de espera, nos estabelecimentos de ensino, superiores a 45 minutos, ou a tempos de deslocação superiores a 60 minutos, em cada viagem simples.

3 – Sempre que os meios de transporte coletivos não preencham as condições fixadas no número anterior ou, preenchendo-as não satisfaçam regularmente as necessidades do transporte escolar no que se refere ao cumprimento dos horários, poderão ser utilizados veículos em regime de aluguer ou de propriedade municipal, aqui denominados por circuitos especiais, de acordo com o disposto nos artigos 11.º a 14.º.

²⁰⁷ O Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, refere que deve ser enviada uma declaração da adjudicação dos circuitos especiais, consideramos que essa adjudicação apenas se verifica quando o valor dos circuitos especiais não ultrapassa os 75.000,00€, pelo que o termos contratualização será o mais ajustado.

²⁰⁸ Consideramos que o prazo estipulado no Decreto-Lei n.º 299/85, de 05 de setembro (15 de junho), não se adequa às necessidades dos municípios. A contratualização dos circuitos especiais decorre, normalmente, de um procedimento de concurso público, pelo que o procedimento deverá ser efetuado com dados mais reais possíveis e não apenas com base em estimativas de necessidades de transporte.

Artigo 7.º²⁰⁹
(Competências do Conselho Municipal de Educação)

1 – Com caráter consultivo, o Conselho Municipal de Educação, deverá emitir opinião sobre o plano de transportes escolares a aprovar no município.

2 – O Conselho Municipal de Educação, terá caráter consultivo e colaborará com as câmaras municipais na melhoria do serviço de transporte escolar.

Artigo 8.º
(Competência das câmaras municipais)

1 – Compete às câmaras municipais, em matéria de transportes escolares:

- a) Organizar, financiar e controlar o funcionamento do serviço de transportes escolares;
- b) Elaborar e aprovar o plano de transportes escolar, consultando para o efeito o Conselho Municipal de Educação;
- c) Deliberar sobre a contratualização de circuitos especiais;
- d) Proceder à contratualização do transporte escolar em transporte público de passageiros;
- e) Proceder à contratualização do transporte escolar em circuitos especiais;
- f) Enviar, se se justificar, os contratos a fiscalização prévia do Tribunal de Contas;
- g) Reajustar as redes e transportes escolares já aprovadas, sempre que por razões pedagógicas, de pessoal ou instalações o Ministério da Educação proponha alterações às próprias redes.
- h) Apresentar com periodicidade trimestral a despesa realizada com transportes escolares decorrentes da transferência de competências do presente diploma²¹⁰.
- i) As câmaras municipais efetuarão o pagamento num prazo máximo de 60 dias, de acordo com o estipulado na legislação em vigor.

²⁰⁹ O Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, consagrava a existência de um Conselho consultivo de transportes escolares. Consideramos que, com a obrigatoriedade legal da existência em cada município de um Conselho Municipal de Educação, composto por representantes dos estabelecimentos de ensino públicos e privados, associações de pais e encarregados de educação, associações de estudantes, forças de segurança, representante do Ministério da Educação, representante das instâncias de saúde locais e representante da câmara municipal, é a entidade adequada para órgão consultivo.

²¹⁰ Consideramos que a centralização nos municípios da organização e competências em matéria de transporte escolar é benéfica, no entanto deve ser acompanhada pela devida compensação financeira, por um controlo efetivo da despesa efetuada pelos municípios pela Administração Central.

Artigo 9.º
(Obrigações da entidade transportadora)

1 – Conceder obrigatoriamente bilhetes de assinatura mensal (passe escolar) aos estudantes abrangidos por este diploma, cujos passes tenham sido requisitados pelas câmaras municipais.

2 – Os bilhetes terão validade mensal, a utilizar somente duas viagens diárias nos dias letivos de aulas e para troços das carreiras que ligam o local do estabelecimento de ensino ao local de residências dos alunos, após validação pelas câmaras municipais.

3 – Garantir que todos os estudantes com bilhete de assinatura têm direito à ocupação de um lugar sentado²¹¹.

4 – Garantir o transporte a todos os estudantes portadores de bilhetes de assinatura, realizando para o efeito os indispensáveis desdobramentos que regularmente se justifiquem, para o cumprimento do disposto no número anterior, cumprindo a obrigatoriedade referida no ponto 3.

5 – A empresa pode requerer o licenciamento de veículos ligeiros de passageiros de aluguer sempre que o número excedentário de utentes não justifique a utilização de um veículo pesado.

6 – A não realização dos desdobramentos a que se refere o n.º 4 do presente artigo é passível de multa a aplicar nos termos do disposto no Regulamento de Transportes em Automóveis.

²¹¹ Consideramos que as condições de segurança só estão garantidas quando os estudantes ou utentes do serviço de transporte ocupam um lugar sentado no veículo. A atual legislação permite que o transporte se efetue com mais do que um utilizador por lugar, bem como o número determinado de utilizadores em pé, situação que consideramos inadequada face aos critérios de segurança exigidos.

Artigo 10.º
(Preço e pagamento dos bilhetes de assinatura)

1 – Os passes escolares (cartões) são requisitados anualmente às empresas transportadoras pelas câmaras municipais.

2 – Os preços dos bilhetes de assinatura são definidos da seguinte forma:

- a) O preço dos bilhetes de assinatura dos alunos com idade inferior a 13 anos de idade, com passe anual²¹², é calculado aplicando a seguinte fórmula:

Preço mensal²¹³ = Custo bilhete diário * Número de viagens mês, com uma redução de 50%, não podendo ser superior ao preço estabelecido pelo I.M.T.²¹⁴

- b) O preço dos bilhetes de assinatura dos alunos com idade igual ou superior a 13 anos, com passe anual, é calculado aplicando a seguinte fórmula:

Preço mensal²¹⁵ = Custo bilhete diário * Número de viagens mês, não podendo ser superior ao preço estabelecido pelo I.M.T.

- c) O preço dos bilhetes de assinatura dos alunos com idade igual ou superior a 13 anos, com passe mensal²¹⁶, é calculado aplicando a seguinte fórmula:

Preço mensal²¹⁷ = Custo bilhete diário * Número de viagens mês, não podendo ser superior ao preço estabelecido pelo I.M.T.

²¹² Passe anual é o passe atribuído aos alunos que utilizam o transporte coletivo de passageiros a frequentar os 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico, dentro da escolaridade obrigatória.

²¹³ Preço mensal definido por despacho do Ministério com a tutela do IMT e corresponde ao preço tabelado para passes de Assinatura Linha Mensal – 44 viagens. Atualmente o número de viagens é limitado (2 viagens por dia) mas o preço que é pago pelos municípios é para Passes de assinatura mensal para um número ilimitado de viagens.

²¹⁴ Ver despacho n.º 213/2014, de 07 de janeiro.

²¹⁵ Preço mensal definido por despacho do Ministério com a tutela do IMT e corresponde ao preço tabelado para passes de Assinatura Linha Mensal – 44 viagens. Atualmente o número de viagens é limitado (2 viagens por dia) mas o preço que é pago pelos municípios é para Passes de assinatura mensal para um número ilimitado de viagens.

²¹⁶ Passe mensal é o passe atribuído aos alunos que utilizam o transporte coletivo de passageiros a frequentar o ensino secundário e profissional, fora da escolaridade obrigatória.

²¹⁷ Preço mensal definido por despacho do Ministério com a tutela do IMT e corresponde ao preço tabelado para passes de Assinatura Linha Mensal – 44 viagens. Atualmente o número de viagens é limitado (2 viagens por dia) mas o preço que é pago pelos municípios é para Passes de assinatura mensal para um número ilimitado de viagens.

d) O preço estabelecido na alínea c) será repartido em partes iguais entre as câmaras municipais e os alunos, conforme o estipulado no n.º 4 do artigo 3.º do presente diploma.

3 – As empresas faturarão, mensalmente às câmaras municipais os bilhetes de assinatura que estas lhes tiverem requisitado para o mês seguinte.

4 – A faturação dos passes anuais, deverá ser de acordo com a utilização efetiva, cumprindo-se os seguintes critérios²¹⁸:

a) Se o número de viagens efetuadas for inferior a metade do número máximo de viagens mês, o valor a faturar será metade do calculado de acordo com os critérios definidos nas alíneas a) e b) do presente artigo e apenas dos passes requisitados mensalmente pelas câmaras municipais.

b) Se o número de viagens efetuadas for igual ou superior a metade do número máximo de viagens mês, o valor a faturar será o calculado de acordo com os critérios definidos nas alíneas a) e b) do presente artigo e apenas dos passes requisitados mensalmente pelas câmaras municipais.

5 – A faturação dos passes mensais será efetuada de acordo com os bilhetes mensais válidos²¹⁹.

Artigo 11.º (Circuitos Especiais)

1 - São circuitos especiais todo o transporte escolar que possa ser efetuado com recurso ao transporte coletivo e que não cumpram o disposto no artigo 6.º do presente diploma.

2 – São circuitos especiais o transporte de alunos com necessidades educativas especiais que estejam enquadrados nos pontos 1, 5 e 6 do artigo 4.º do presente diploma.

3 – Os circuitos especiais podem ser efetuados diretamente pelos municípios ou com recurso a empresas externas mediante concurso.

²¹⁸ Atualmente todas as empresas transportadoras têm um sistema de bilhética que permite saber exatamente quantas viagens efetuou cada utilizador. A faturação dos passes anuais é imediata independentemente da utilização ou não do transporte, pelo que esta situação configura um prejuízo brutal para os municípios (conforme exemplo do município de Santarém), pelo que se torna urgente uma faturação mais próxima da taxa de utilização.

²¹⁹ Os atuais sistemas de bilhética para passes mensais permitem uma ativação mensal dos passes mensais após carregamento dos utilizadores, pelo que a faturação deverá ser mensal e apenas referente aos 50% que é da responsabilidade das câmaras municipais.

4 – O concurso a que se refere o número anterior será promovido pelos municípios até ao dia 30 de junho, regendo-se pelas normas que constam no Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (CCP)²²⁰.

5 – A contratualização dos circuitos especiais deve ser efetuada até ao dia 31 de julho.

6 – Os veículos utilizados na realização dos circuitos especiais deverão estar identificados de acordo com a legislação em vigor.

7 – Nos circuitos especiais deverá ser cumprido o disposto na Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, relativamente ao transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos.

Artigo 13.º
(Transporte de outras pessoas nos circuitos especiais)

1 – Nos circuitos especiais poderão ser transportadas outras pessoas sem prejuízo da prioridade de transporte dos respetivos alunos, nomeadamente²²¹:

- a) Professores;
- b) Funcionários dos estabelecimentos de ensino;
- c) Vigilantes decorrente da aplicação da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril;
- d) Acompanhantes de alunos com necessidades educativas especiais;

Artigo 14.º
(Licenciamento de veículos)

1 – Os veículos a utilizar nos circuitos especiais devem estar licenciados para aluguer ou para a realização de circuitos turísticos e excursões coletivas.

2 – O licenciamento dos veículos deve ser solicitado pelos proprietários dos veículos que efetuem o transporte.

3 – O disposto no número anterior não se aplica aos veículos municipais.

²²⁰ Consideramos que a data de 20 de abril que consta na atual legislação apenas permite a abertura do concurso com dados estimados decorrentes do Plano de Transportes Escolares. A data de 30 de junho já permite ter um número de alunos mais real, uma vez que decorre do procedimento de matrícula dos alunos no novo ano letivo, para além de que permite terminar o procedimento até ao início do ano letivo.

²²¹ Consideramos que o disposto nos n.º 2 e 3 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, não tem enquadramento lógico nos circuitos especiais, uma vez que os circuitos especiais são contratualizados para um tipo de transporte específico, pelo que a inclusão de ocupantes para além dos apresentados, seria aproximar o transporte em circuitos especiais com o transporte público regular.

Artigo 15.^{o222}
(Responsabilidade civil pelo exercício da atividade)

1 – No que respeita às empresas de transportes coletivos de passageiros, é aplicável em matéria de responsabilidade civil o que se encontra disposto nos artigos 122. e 123.^o Regulamento de Transportes em Automóveis.

2 – Nos outros caso é obrigatório cobrir o risco da responsabilidade civil em condições não menos favoráveis que as contempladas no número anterior para passageiros.

3 – No caso previsto no número anterior, poderá substituir-se o seguro pela prestação de caução idónea correspondente, como acontece com as empresas de transportes coletivos.

Artigo 16.^o
(Competência do Ministério da Educação)

1 - Compete ao Ministério da Educação:

- a) Transmitir, através dos diretores escolares e responsáveis regionais, as orientações que constituem o quadro de referência para a atuação dos delegados escolares, coordenadores regionais e secretários dos conselhos diretivos no Conselho Municipal de Educação;
- b) Assegurar a compatibilidade entre os horários escolares e a oferta de transporte escolar;
- c) Apreciar e emitir parecer sobre os planos de transporte escolares sob o ponto de vista técnico-pedagógico, por forma a serem acionados os mecanismos necessários à compatibilização daqueles com a capacidade de acolhimento e funcionamento dos estabelecimentos de ensino;
- d) O parecer referido na alínea anterior deve ser emitido e enviado às câmaras municipais até ao dia 30 de junho;
- e) Transferir trimestralmente, para as câmaras municipais, a verba relativa à presente transferência de competências²²³;

²²² Consideramos que o disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro, em matéria de responsabilidade civil está adequado, pelo que não consideramos nenhuma alteração. O decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, contempla um artigo relativo à transferência de veículos para os municípios, julgamos que não se enquadra na atual realidade da organização do transporte escolar, os veículos utilizados no transporte escolar são na sua maioria de empresas de transporte e ou municípios.

²²³ Atualmente a legislação apenas refere que a verba para compensar a transferência de competências será incluída no Fundo de Equilíbrio Financeiro neste caso uma determinada verba por aluno (Artigo 22.^o n.º 1 do Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro) e no Fundo Social

- f) Criar uma plataforma de gestão de transportes escolares, permitindo aos municípios de forma trimestral, apresentar a despesa com transportes escolares relacionadas com as competências transferidas no presente diploma²²⁴.

Artigo 17.º
(Competência do Ministério com a tutela do I.M.T.)

Compete ao Ministério com a tutela do I.M.T.:

- a) Promover a inserção das redes de transportes escolares em planos de transportes com âmbito mais vasto;
- b) Apoiar tecnicamente as câmaras municipais sempre que o solicitem;
- c) Promover, através de uma portaria, a fixação dos preços dos bilhetes de assinatura utilizados pelos estudantes de acordo com os critérios presentes no presente diploma;
- d) Fornecer, a pedido das câmaras municipais, a relação das empresas concessionárias de serviço de transporte público que operam na área do município, indicando o percurso das carreiras e respetivos horários, até 30 de junho;
- e) Licenciar os veículos a utilizar na realização de circuitos especiais referidos no presente diploma;

Municipal (neste caso de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho). Consideramos que deve ficar claro que a verba a transportar será no equivalente ao custo que os municípios têm no uso da sua competência, para tal devem ser criados, na nossa opinião, mecanismos de controlo de despesa e receita com periodicidade trimestral.

²²⁴ O artigo 22.º do diploma n.º 299/84, de 05 de setembro, consagra que os encargos resultantes do exercício desta competência dependerão, entre outros fatores, do número de alunos-utentes do serviço de transporte escolares residentes no município, sendo a verba respetiva transferida do Orçamento de Estado através do Fundo de Equilíbrio Financeiro. Consideramos que os critérios definidos na Lei n.º 2/2007, de 15 de janeiro, não se adequam à realidade do transporte escolar, uma vez que engloba o alunos inscritos nos 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico, pelo que e salvo melhor opinião, não engloba os alunos do ensino secundário, profissional e alunos com necessidades educativas especiais cuja competência no transporte é dos municípios.

O Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de julho, transfere para os municípios um conjunto de competências em matéria de educação, onde se inclui o transporte escolar. No referido decreto que os encargos resultantes desta transferência de competências são transferidos no Fundo Social Municipal.

Julgamos que o volume financeiro que acarreta o transporte escolar, decorrente da transferência de competências, é elevado e com peso significativo nos orçamentos das câmaras municipais, deve ter um tratamento mais rigoroso, com um controlo específico da despesa realizada pelos municípios em matéria de transporte escolar e daí resultar uma transferência direta do Ministério da Educação para fazer face às despesas municipais (à semelhança do que acontece com as refeições escolares e o prolongamento de horários).

A transferência de verba com base em critérios percentuais definidos na Lei das Finanças Locais com base no número de alunos, não nos parece o critério adequado para uma matéria com peso financeiro significativo para os municípios.

Artigo 18.º
(Legislação revogada)

1 – Ficam revogados o decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro, portaria n.º 161/85, de 22 de março, portaria n.º 181/86, de 06 de março, artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto, artigo 25.º do decreto-lei n.º 55/2009, de 02 de março, artigo 9.º do decreto-lei n.º 144/2008, de 28 de julho.

Artigo 19.º
(Entrada em vigor)

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de ...

Promulgado em de de 20..

Anexo II – Lista de carreiras concessionadas à empresa Rodoviária do Tejo pelo I.M.T.

CARREIRAS QUE SERVEM O CONCELHO DE SANTARÉM:

EMPRESA	PROC	ORIGEM	DESTINO
Rodoviária do Tejo, S.A.	R43854	ABITUREIRAS	RIO MAIOR
	R47411	ABRÃ	ALCANENA(P/ESPINHEIRO)
	R43435	ABRÃ	SANTARÉM
	R42902	ALBERGARIA	ALBERGARIA(CRUZº.)
	R42667	ALCANEDE	ESPINHEIRO
	R43337	ALCANEDE	SANTARÉM
	R42970	ALCANEDE	RIO MAIOR
	R46076	ALCANEDE	VALVERDE
	R44046	ALCANEDE	AMIAIS DE BAIXO
	R43432	ALCANENA	AMIAIS DE BAIXO
	R41845	ALCANHOES	SANTARÉM
	R41882	ALCANHÕES	TORRES
	R42504	ALCOBERTAS	SANTARÉM
	R42164	ALFEIJOEIROS	SANTOS
	R43544	ALMEIRIM	SANTARÉM
	R41727	ALMOSTER	SANTARÉM
	R41210	ALPIARÇA	SANTARÉM
	R43474	ALPIARÇA	SANTARÉM(P/TORRINHA)
	R42378	AMIAIS DE BAIXO	ESPINHEIRO
	R42785	ARROUQUELAS	SANTARÉM
	R42809	ATALAIA	PÓVOA DA ISENTA
	R44908	AZAMBUJA	VALE DE SANTARÉM
	R40540	CARTAXO	SANTARÉM
	R46079	CASAS DA CHARNECA	TREMÊS
	R46949	CHAMUSCA(ESCOLA)	SANTARÉM (P/ESTRADA DO
	R42308	CORREIAS	SANTARÉM
	R41865	CORTIÇAL	SANTARÉM
	R42571	CORTIÇAL	TREMEZ
	R42666	ESPINHEIRO	SANTARÉM
	R43986	FONTAINHAS	SANTARÉM
	R43363	FOROS DE BENFICA	SANTARÉM
	R46552	LAMAROSA	SANTARÉM
	R11839	LEIRIA	SANTARÉM(P/BATALHA)
	R13817	LEIRIA	VALVERDE
	R47128	LISBOA	SANTARÉM(P/AE)
	R11614	LISBOA	MIRA DE AIRE
	R40031	LISBOA	SANTARÉM(P/AE1 E
	R41202	LISBOA	MONSANTO
	R41843	LISBOA	TORRES NOVAS(P/PERNES)
	R43934	LOURICEIRA	SANTOS

Rodoviária do Tejo S.A.	R43542	MONSANTO	SANTARÉM(EST.)
	R43307	MOSTEIROS	SOURÕES
	R11209	NAZARÉ	SANTARÉM
	R41346	PENICHE	SANTARÉM(EST.)
	R42810	PÓVOA DA ISENTA	SANTARÉM
	R43367	QUINTA DA	SANTARÉM
	R42642	QUINTA DOS ANJOS	SANTARÉM(ESC.PREP.)
	R47404	RIO MAIOR	SANTARÉM(P/MALAUQUEIJO)
	R41374	RIO MAIOR	SANTARÉM
	R42660	RIO MAIOR	SETIL(EST.)
	R45289	SANTARÉM	VILGATEIRA
	R41846	SANTARÉM	TORRES NOVAS
	R47485	SANTARÉM	TREMÊS(P/FONTAINHAS)
	R43324	SANTARÉM	SOURÕES
	R44616	SANTARÉM	SANTOS
	R41206	SANTARÉM	SANTARÉM(EST.)

ANEXO III – Modelo de caderno de encargos para a contratação do serviço de transportes escolares em carreiras públicas²²⁵.

CADERNO DE ENCARGOS



PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE ALUNOS EM CARREIRAS PÚBLICAS DURANTE O ANO LETIVO DE

²²⁵ O modelo de caderno de encargos foi desenhado pelo Núcleo de Contratação Pública da Câmara Municipal de Santarém, sendo que posteriormente cada serviço efetua o seu caderno de encargos de acordo com o tipo de serviço que necessita contratualizar.

ÍNDICE

Capítulo I – Disposições gerais

1 – Objeto

2 – Contrato

3 – Prazo

Capítulo II – Obrigações contratuais

Secção I – Obrigações do prestador de serviços

Subsecção I – Disposições gerais

4 – Obrigações principais do prestador de serviços

5 – Prazo e fases da prestação do serviço

6 – Forma de prestação do serviço

7 - Conformidade e garantia técnica

Subsecção II – Dever de sigilo

8 – Objeto do dever de sigilo

9 – Prazo do dever de sigilo

Secção II - Obrigações do município de Santarém

10 – Preço contratual

11 – Parâmetro base do preço contratual

12 – Revisão de preços

13 – Condições de pagamento

Capítulo III – Penalidades contratuais e resolução

14 – Penalidades contratuais

15 – Força maior

16 – Resolução por parte do contraente público

17 – Resolução por parte do prestador de serviços

Capítulo IV – Caução e seguros

18 – Execução da caução

19 – Seguros

Capítulo V – Resolução de litígios

20 – Foro Competente

Capítulo VI – Disposições finais

21 – Subcontratação e cessão da posição contratual

22 – Comunicações e notificações

23 – Contagem dos prazos

24 – Legislação aplicável

Anexo I

Anexo II

Anexo III

Capítulo I

Disposições Gerais

1. Objeto

1.1.O presente Caderno de Encargos compreende as cláusulas a incluir no contrato a celebrar na sequência do procedimento pré-contratual que tem por objeto principal a “Prestação de serviços de transporte de alunos em carreiras públicas a realizar durante o ano letivo”, de acordo com as condições estipuladas neste Caderno de Encargos e respetivos anexos.

1.2. O número de alunos constante no Anexo I (Quantidades Estimadas) ao presente Caderno de Encargos é meramente estimativo, podendo este variar em função das inscrições efetuadas, eventuais transferências ou desistências.

2. Contrato

2.1. O contrato é composto pelo respectivo clausulado contratual e os seus anexos.

2.2. O contrato a celebrar integra ainda os seguintes elementos:

- a) Os suprimentos dos erros e das omissões do caderno de encargos identificados pelos concorrentes, desde que esses erros e omissões tenham sido expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
- b) Os esclarecimentos e as retificações relativos ao caderno de encargos;
- c) O presente caderno de encargos;
- d) A proposta adjudicada;
- e) Os esclarecimentos sobre a proposta adjudicada prestados pelo adjudicatário.

2.3. Em caso de divergência entre os documentos referidos no número anterior, a respetiva prevalência é determinada pela ordem pela qual aí são indicados.

2.4. Em caso de divergência entre os documentos referidos no n.º 2 e o clausulado do contrato e seus anexos, prevalecem os primeiros, salvo quanto aos ajustamentos propostos de acordo com o disposto no artigo 99.º do Código dos Contratos Públicos e aceites pelo adjudicatário nos termos do disposto no artigo 101.º desse mesmo diploma legal.

3. Prazo

3.1. O contrato mantém-se em vigor de a, exceto durante os fins-de-semana, feriados e as interrupções letivas, ou até ser atingido o preço contratual previsto no ponto 4 da cláusula 10.º, em conformidade com os respetivos termos e condições e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do Contrato, mantendo-se até ao final as condições de preço e serviços oferecidos.

3.2. Findo o prazo referido no n.º 1, e caso não tenha sido atingido o montante previsto na no ponto 4 da cláusula 10.º, o prestador de serviços não terá direito a receber qualquer indemnização.

Capítulo II
Obrigações contratuais
Secção I
Obrigações do prestador de serviços
Subsecção I
Disposições gerais
Obrigações principais do prestador de serviços:

4.1. Sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação aplicável, no Caderno de Encargos ou nas cláusulas contratuais, da celebração do contrato decorrem para o prestador de serviços as seguintes obrigações principais:

- a) Executar a prestação de serviços que lhe for adjudicada, com observância das normas vigentes e que se relacionem com a prestação dos serviços em causa, e com absoluta subordinação aos princípios da ética profissional, isenção, independência, zelo e competência;
- b) Cumprir todas as condições fixadas para a prestação dos serviços;
- c) Sujeitar-se à ação fiscalizadora do Município de Santarém;
- d) Prestar as informações que forem solicitadas pelo Município de Santarém;
- e) A execução dos serviços deverá ser levada a efeito de acordo com as disposições do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro;
- f) Garantir o cumprimento de todas as normas de segurança legalmente previstas.

4.2. O título acessório, o prestador de serviços fica ainda obrigado, designadamente, a recorrer a todos os meios humanos, materiais e informáticos que sejam necessários e adequados à prestação do serviço, bem como ao estabelecimento do sistema de organização necessário à perfeita e completa execução das tarefas a seu cargo.

5. Prazo e Fases da prestação do serviço

O prestador de serviços obriga-se a concluir a execução do contrato, com todos os elementos referidos nos anexos ao presente caderno de encargos, de acordo com a seguinte fase e data:

De a de, durante o calendário escolar definido, exceto fins-de-semana, feriados e interrupções escolares, ou até ser atingido o preço contratual previsto no ponto 4 da cláusula 10.º.

6. Forma de prestação do serviço

6.1. O prestador de serviços fica também obrigado a apresentar ao Município de Santarém, com uma periodicidade mensal a faturação.

6.2. Todos os relatórios, registos, comunicações, atas e demais documentos elaborados pelo prestador de serviços devem ser integralmente redigidos em português.

7. Conformidade e garantia técnica

O prestador de serviços obriga-se a executar a prestação do serviço de acordo com a legislação em vigor.

Subsecção II Dever de sigilo

8. Objeto do dever de sigilo

8.1. O prestador de serviços deve guardar sigilo sobre toda a informação e documentação, técnica e não técnica, comercial ou outra, relativa ao Município de Santarém, de que possa ter conhecimento ao abrigo ou em relação com a execução do contrato.

8.2. A informação e a documentação cobertas pelo dever de sigilo não podem ser transmitidas a terceiros, nem objeto de qualquer uso ou modo de aproveitamento que não o destinado direta e exclusivamente à execução do contrato.

8.3. Exclui-se do dever de sigilo previsto a informação e a documentação que fossem comprovadamente do domínio público à data da respetiva obtenção pelo prestador de serviços ou que este seja legalmente obrigado a revelar, por força da lei, de processo judicial ou a pedido de autoridades reguladoras ou outras entidades administrativas competentes.

9. Prazo do dever de sigilo

O dever de sigilo mantém-se em vigor até ao termo do prazo do contrato, sem prejuízo da sujeição subsequente a quaisquer deveres legais relativos, designadamente, à proteção de segredos comerciais ou da credibilidade, do prestígio ou da confiança devidos às pessoas coletivas.

Secção II

Obrigações do Município de Santarém

10. Preço contratual

10.1. Pela prestação dos serviços objeto do contrato, bem como pelo cumprimento das demais obrigações constantes do presente caderno de Encargos, o Município de Santarém deve pagar ao prestador de serviços o preço resultante da aplicação dos preços unitários apresentados na proposta adjudicada às quantidades requisitadas, com IVA incluído (os preços são tabelados e incluem o IVA);

10.2. O preço mensal é calculado de acordo com o definido no Despacho n.º 213/2014, publicado no Diário da República, 2.ª Série, de 07 de janeiro, Portaria n.º 161/85, de 23 de março e Portaria n.º 181/86, de 06 de maio.

10.3. O preço referido no número anterior inclui todos os custos, encargos e despesas cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída ao contraente público, incluindo as despesas de alojamento, alimentação e deslocação de meios humanos, despesas de aquisição, transporte, armazenamento e manutenção de meios materiais bem como quaisquer encargos decorrentes da utilização de marcas registadas, patentes ou licenças;

10.4. O somatório das quantias a pagar ao prestador de serviços não pode, em qualquer caso, ser superior a de no prazo máximo de vigência admitido (valores com IVA).

11. Parâmetro base do preço contratual

O preço máximo que o Município de Santarém se dispõe a pagar pela execução de todas as prestações que constituem o objeto da presente contratação é de **com IVA incluído (os preços são tabelados e incluem o IVA)**, considerando as perspectivas de consumo estabelecidas no anexo I ao presente caderno de encargos para o período de vigência do ano letivo de

12. Revisão de preços

O preço dos serviços pode ser revisto em função da taxa de crescimento calculada com base no diploma legal que substitua ou altere o Despacho n.º 213/2014, de 7 de janeiro.

13. Condições de pagamento

13.1.A(s) quantia(s) devidas pelo Município de Santarém, nos termos da cláusula anterior, deve(m) ser paga(s) no prazo de **60 dias após a receção** pelo Município de Santarém das respetivas faturas, as quais só podem ser emitidas após o vencimento da obrigação respetiva e com uma periodicidade mensal.

13.2.Em caso de discordância por parte do Município de Santarém, quanto aos valores indicados nas faturas, deve este comunicar ao prestador de serviços, por escrito, os respetivos fundamentos, ficando o prestador de serviços obrigado a prestar os esclarecimentos necessários ou proceder à emissão de nova fatura corrigida.

Capítulo III Penalidades contratuais e resolução

14. Penalidades contratuais

14.1. O adjudicatário não receberá qualquer pagamento pelos períodos em que não tenha assegurado a realização dos circuitos;

14.2. Sempre que o transporte se não realize por causa imputável ao adjudicatário, este fica obrigado a indemnizar o Município de Santarém em 75% do preço do serviço correspondente ao período em que o circuito não tenha sido executado;

14.3. Nos casos em que, por motivos imputáveis ao adjudicatário, o período de interrupção de todo ou parte do serviço seja superior a 5 dias escolares consecutivos ou a 15 intercalados há lugar à resolução do contrato, sendo ainda a indemnização a que se refere o número anterior agravada para o montante equivalente ao preço mensal, correspondendo o mês letivo a 22 dias;

14.4. As indemnizações devidas nos termos do presente artigo poderão ser deduzidas das somas devidas pela entidade adjudicante ao adjudicatário.

15. Força maior

15.1. Não podem ser impostas penalidades ao prestador de serviços, nem é havida como incumprimento, a não realização pontual das prestações contratuais a cargo de qualquer das partes que resulte de caso de força maior, entendendo-se como tal as circunstâncias que impossibilitem a respetiva realização, alheias à vontade da parte afetada, que ela não pudesse conhecer ou prever à data da celebração do contrato e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.

15.2. Podem constituir força maior, se se verificarem os requisitos do número anterior, designadamente, tremores de terra, inundações, incêndios, epidemias, sabotagens, greves, embargos ou bloqueios internacionais, atos de guerra ou terrorismo, motins e determinações governamentais ou administrativas injuntivas.

15.3. Não constituem força maior, designadamente:

- a) Circunstâncias que não constituam força maior para os subcontratados do prestador de serviços, na parte em que intervenham;
- b) Greves ou conflitos laborais limitados às sociedades do prestador de serviços ou a grupos de sociedades em que este se integre, bem como a sociedades ou grupos de sociedades dos seus subcontratados;
- c) Determinações governamentais, administrativas, ou judiciais de natureza sancionatória ou de outra forma resultantes do incumprimento pelo prestador de serviços de deveres ou ónus que sobre ele recaiam;
- d) Manifestações populares devidas ao incumprimento pelo prestador de serviços de normas legais;
- e) Incêndios ou inundações com origem nas instalações do prestador de serviços cuja causa, propagação ou proporções se devam a culpa ou negligência sua ou ao incumprimento de normas de segurança;
- f) Avarias nos sistemas informáticos ou mecânicos do prestador de serviços não devidas a sabotagem;
- g) Eventos que estejam ou devam estar cobertos por seguros.

15.4. A ocorrência de circunstâncias que possam consubstanciar casos de força maior deve ser imediatamente comunicada à outra parte.

15.5. A força maior determina a prorrogação dos prazos de cumprimento das obrigações contratuais afetadas pelo período de tempo comprovadamente correspondente ao impedimento resultante da força maior.

16. Resolução por parte do contraente público

16.1. Sem prejuízo de outros fundamentos de resolução previstos na lei, o Município de Santarém pode resolver o contrato, a título sancionatório, no caso de o prestador de serviços violar de forma grave ou reiterada qualquer das obrigações que lhe incumbem, designadamente nos seguintes casos:

- a) Prestação do serviço não cumprindo a legislação em vigor;

- b) Interrupção prolongada dos serviços, por período superior a 5 dias seguidos ou 15 dias interpolados, por facto imputável ao adjudicatário;
- c) Em caso de comprovada má execução da condução, falta de idoneidade moral ou falta de civismo do condutor, quando a sua substituição, quando solicitada, não seja promovida;
- d) Prática de atos, com dolo ou negligência, que prejudiquem o regular funcionamento do serviço prestado;
- e) Em casos de força maior, que impossibilitem a prestação do serviço previsto de acordo com o exigido no presente caderno de encargos e respetivos anexos.

16.2. O direito de resolução referido no número anterior exerce-se mediante declaração enviada ao prestador de serviços e não determina a repetição das prestações já realizadas, a menos que tal seja determinado pelo contraente público;

17. Resolução por parte do prestador de serviços

17.1. – O direito de resolução é exercido, nos termos da cláusula 20.^a (Foro competente).

Capítulo IV Caução e Seguros

18. Execução da caução

18.1. A caução prestada para bom e pontual cumprimento das obrigações decorrentes do contrato, nos termos do convite, pode ser executada pelo Município de Santarém, sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral, para satisfação de quaisquer créditos resultantes de mora, cumprimento defeituoso, incumprimento definitivo pelo prestador de serviços das obrigações contratuais ou legais, incluindo o pagamento de penalidades, ou para quaisquer outros efeitos especificamente previstos no contrato ou na lei.

18.2. A resolução do contrato pelo Município de Santarém não impede a execução da caução, contanto que para isso haja motivo.

18.3. A execução parcial ou total da caução referida nos números anteriores constitui o prestador de serviços na obrigação de proceder à sua reposição pelo valor existente antes dessa mesma execução, no prazo de 15 dias após a notificação do Município de Santarém para esse efeito.

18.4. A caução a que se referem os números anteriores é liberada nos termos do artigo 295.º do Código dos Contratos Públicos.

19. Seguros

19.1. É da responsabilidade do prestador de serviços a cobertura, através de contratos de seguro adequados, toda a atividade (nomeadamente no risco da ocorrência de qualquer lesão da responsabilidade do prestador), produtos, pessoal e meios utilizados.

19.2. O Município de Santarém pode, sempre que entender conveniente, exigir prova documental da celebração dos contratos de seguro referidos no número anterior, devendo o prestador de serviços fornecê-la no prazo 5 dias úteis.

Capítulo V Resolução de litígios

20. Foro competente

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato fica estipulada a competência do tribunal administrativo e fiscal de Leiria, com expressa renúncia a qualquer outro.

Capítulo VI Disposições finais

21. Subcontratação e cessão da posição contratual

21.1. A subcontratação pelo prestador de serviços e a cessão da posição contratual por qualquer das partes depende da autorização da outra, nos termos do Código dos Contratos Públicos.

22. Comunicações e notificações

22.1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para o domicílio ou sede contratual de cada uma, identificados no contrato.

22.2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

23. Contagem dos prazos

23.1. Os prazos previstos no contrato são contínuos, tendo início estimado para e término a

24. Legislação aplicável

A tudo o que não esteja especialmente previsto no presente caderno de encargos aplica-se o regime previsto na legislação portuguesa, nomeadamente pelo previsto no Código dos Contratos Públicos (Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro), respetiva declaração de retificação e alterações, no Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro e demais legislação aplicável.

Anexos:

- Anexo I – Quantidades Estimadas;
- Anexo II – Características Técnicas dos Serviços.
- Anexo III – Correspondência de códigos ao número de quilómetros.

ANEXO I – Quantidades Estimadas

KM	2º CICLO		3º CICLO		SECUNDÁRIO
	< 13	> 13	< 13	> 13	
0-4					
5-8					
9-12					
13-16					
17-20					
21-24					
25-28					
29-32					
33-36					
37-40					
41-44					
Total					

Observações: As quantidades mencionadas no quadro acima, são uma mera previsão do Município para o Ano Letivo de, uma vez que, o número de dias úteis a considerar será de acordo com o calendário escolar definido para o Ano Letivo de, logo o número de viagens/mês, e o número de alunos poderá variar em função das matrículas efetuadas, eventuais transferências ou desistências.

ANEXO II – Características técnicas dos serviços

1. Início da realização dos circuitos:

- O contrato inerente ao concurso deve respeitar o calendário escolar para o Ano Letivo, a emitir pelo Ministério da Educação;

2. Veículos:

- Na execução dos serviços que constituem o objeto do presente caderno de Encargos só poderão ser utilizados veículos adequados ao tipo de transporte, nomeadamente em termos de lotação e de características regulamentares, devidamente inspecionados e licenciados nos termos da legislação em vigor;

3. Desistência da execução dos serviços

- Depois de adjudicada a execução dos circuitos, a entidade adjudicatária só poderá desistir de realizar um ou mais circuitos com base em motivos de força maior comunicados ao Município de Santarém com 30 dias de antecedência da data prevista para o seu termo;

- Para efeitos do ponto anterior não se consideram motivos de força maior quaisquer alterações dos componentes que integram os custos dos transportes.

4. Regime jurídico aplicável

Para além das obrigações consignadas neste caderno de Encargos e respetivos anexos, o prestador de serviços fica obrigado ao cumprimento do regime jurídico do transporte escolar, decreto-lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

ANEXO III – Correspondência de códigos ao número de quilómetros.

Quilómetros	Códigos
0-4	O1
5-8	O2
9-12	O3
13-16	O5
17-20	O6
21-24	O7
25-28	O8
29-32	O9
33-36	10
37-40	11
41-44	12

ANEXO IV – Modelo de caderno de encargos para a contratação do serviço de transporte escolar em circuitos especiais²²⁶.

CADERNO DE ENCARGOS



**CONCURSO PÚBLICO PARA
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE ALUNOS EM CIRCUITOS
ESPECIAIS DURANTE O ANO LETIVO DE**

²²⁶ O modelo de caderno de encargos foi desenhado pelo Núcleo de Contratação Pública da Câmara Municipal de Santarém, sendo que posteriormente cada serviço efetua o seu caderno de encargos de acordo com o tipo de serviço que necessita contratualizar.

ÍNDICE

Capítulo I – Disposições gerais

Objeto

Contrato

Prazo

Capítulo II – Obrigações contratuais

Secção I – Obrigações do Prestador de Serviços

Subsecção I – Disposições gerais

Obrigações principais do prestador de serviços.

Prazo e fases da prestação do serviço.

Forma da prestação do serviço.

Conformidade e garantia técnica.

Subsecção II – Dever de sigilo

Objeto do dever de sigilo.

Prazo do dever de sigilo.

Secção II – Obrigações do Município de Santarém

Preço contratual.

Parâmetro base do preço contratual (preço base unitário)

Condições de pagamento.

Capítulo III – Penalidades contratuais e resolução

Penalidades contratuais.

Força maior.

Resolução por parte do contraente público.

Resolução por parte do prestador de serviços.

Capítulo IV - Seguros

Seguros

Capítulo V – Resolução de litígios

Foro Competente

Capítulo VI – Disposições finais.

Subcontratação e cessão da posição contratual.

Comunicações e notificações.

Contagem de prazos.

Legislação aplicável

Anexo I

Anexo II

Capítulo I Disposições Gerais

1. Objeto

1.1. O presente Caderno de Encargos compreende as cláusulas a incluir no contrato a celebrar na sequência do procedimento pré-contratual que tem por objeto principal a “Prestação de serviços de transporte de alunos em circuitos especiais durante o ano letivo 20../20.”, de acordo com as condições estipuladas neste Caderno de Encargos e respetivos anexos.

1.2. A prestação dos serviços será para dois lotes compostos pelos seguintes circuitos²²⁷:

Lote I²²⁸: transporte de alunos em autocarro para o Centro Escolar de Alcanede:

²²⁷ Os circuitos apresentados são exemplo para do que foi necessário contratualizar para o ano letivo 2014/2015, servem de exemplo no modelo de caderno de encargos apresentado.

²²⁸ Os lotes e circuitos aqui apresentados foram os utilizados no procedimento para o ano letivo 2014/2015 e servem de exemplo para o presente relatório.

Circuito I a III – Serviço de transporte de alunos para o Centro Escolar de Alcanede de setembro a junho, de acordo com os circuitos um a três definidos no Anexo II do Caderno de Encargos.

Lote II: transporte de alunos em ligeiro de passageiros para Escolas da Cidade de Santarém e para a EB1 da Ribeira de Santarém:

Circuito IV – Serviço de transporte de alunos de Alfange para as Escolas da Cidade de Santarém de setembro a junho, de acordo com o circuito quatro definido no Anexo II do Caderno de Encargos.

Circuito V – Serviço de transporte de alunos de Casais do Peso para as Escolas da Cidade de Santarém de setembro a junho, de acordo com o circuito cinco definido no Anexo II do Caderno de Encargos.

Circuito VI – Serviço de transporte de alunos de Caneiras e Ómnias para as Escolas da Cidade de Santarém de setembro a junho, de acordo com o circuito seis definido no Anexo II do Caderno de Encargos.

Circuito VII – Serviço de transporte de alunos de Assacaias de setembro a junho, de acordo com o circuito sete definido no Anexo II do Caderno de Encargos.

1.3. O número de alunos constante no Anexo I (Quantidades Estimadas) ao presente Caderno de Encargos é meramente estimativo, podendo este variar em função das matrículas efetuadas, eventuais transferências ou desistências.

1.4. Considerando que o calendário escolar relativo ao Ano Letivo de ainda não foi publicado pelo Ministério da Educação, o número de dias úteis constante no Anexo I (Quantidades Estimadas) ao presente Caderno de Encargos é meramente indicativo, servindo este número apenas para o concorrente definir o preço unitário (dia) a apresentar para cada lote. Posteriormente à publicação do calendário escolar, este número será reajustado.

1.5. O disposto nas cláusulas do presente Caderno de Encargos e respetivos anexos, será de aplicação individualizada a cada contrato resultante do lote respetivo.

2. Contrato

2.1. O contrato é composto pelo respetivo clausulado contratual e os seus anexos.

2.2. O contrato a celebrar integra ainda os seguintes elementos:

- a) Os suprimentos dos erros e das omissões do Caderno de Encargos identificados pelos concorrentes, desde que esses erros e omissões tenham sido expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
- b) Os esclarecimentos e as retificações relativos ao Caderno de Encargos;
- c) O presente Caderno de Encargos;
- d) A proposta adjudicada;
- e) Os esclarecimentos sobre a proposta adjudicada prestados pelo adjudicatário.

2.3. Em caso de divergência entre os documentos referidos no número anterior, a respetiva prevalência é determinada pela ordem pela qual aí são indicados.

2.4. Em caso de divergência entre os documentos referidos no n.º 2 e o clausulado do contrato e seus anexos, prevalecem os primeiros, salvo quanto aos ajustamentos propostos de acordo com o disposto no artigo 99.º do Código dos Contratos Públicos e aceites pelo adjudicatário nos termos do disposto no artigo 101.º desse mesmo diploma legal.

3. Prazo

O contrato mantém-se em vigor de setembro de a junho de, ou até ser atingido o preço contratual previsto no n.º 3 da cláusula 10.º, até exceto durante os fins-de-semana, feriados e as interrupções letivas, em conformidade com os respetivos termos e condições e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato, mantendo-se até ao final as condições de preço e serviços oferecidos.

Capítulo II
Obrigações contratuais
Secção I
Obrigações do prestador de serviços
Subsecção I
Disposições gerais

4. Obrigações principais do prestador de serviços

4.1. Sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação aplicável, no Caderno de Encargos ou nas cláusulas contratuais, da celebração do contrato decorrem para o prestador de serviços as seguintes obrigações principais:

- a) Executar a prestação de serviços que lhe for adjudicada, com observância das normas vigentes e que se relacionem com a prestação dos serviços em causa, e

com absoluta subordinação aos princípios da ética profissional, isenção, independência, zelo e competência;

- b) Cumprir todas as condições fixadas para a prestação dos serviços;
- c) Sujeitar-se à ação fiscalizadora do Município de Santarém;
- d) Prestar as informações que forem solicitadas pelo Município de Santarém;
- e) A execução dos serviços deverá ser levada a efeito de acordo com as disposições da Lei n.º 13/2006, de 17 de Abril e do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro;
- f) Garantir o cumprimento de todas as normas de segurança legalmente previstas.

4.2. O título acessório, o prestador de serviços fica ainda obrigado, designadamente, a recorrer a todos os meios humanos, materiais e informáticos que sejam necessários e adequados à prestação do serviço, bem como ao estabelecimento do sistema de organização necessário à perfeita e completa execução das tarefas a seu cargo.

5. Prazo e Fases da prestação do serviço

O prestador de serviços obriga-se a concluir a execução do contrato, com todos os elementos referidos no anexo ao presente Caderno de Encargos, de acordo com a seguinte fase e data:

De setembro de a junho de (data estimada de setembro a de junho), ou até ser atingido o preço contratual previsto no n.º 3 da cláusula 10.º durante o calendário escolar definido, exceto fins-de semana, feriados e interrupções escolares.

6. Forma de prestação do serviço

6.1. O prestador de serviços fica também obrigado a apresentar ao Município de Santarém, com uma periodicidade mensal uma fatura com a discriminação dos dias em que o serviço foi efetuado.

6.2. Todos os relatórios, registos, comunicações, atas e demais documentos elaborados pelo prestador de serviços devem ser integralmente redigidos em português.

7. Conformidade e garantia Técnica

7.1. O prestador de serviços obriga-se a executar a prestação do serviço de acordo com a legislação em vigor.

7.2. O prazo previsto no número anterior pode ser prorrogado por iniciativa do Município de Santarém ou a requerimento do prestador de serviços devidamente fundamentado.

Subsecção II Dever de sigilo

8. Objeto do dever de sigilo

8.1 O prestador de serviços deve guardar sigilo sobre toda a informação e documentação, técnica e não técnica, comercial ou outra, relativa ao Município de Santarém, de que possa ter conhecimento ao abrigo ou em relação com a execução do contrato.

8.2. A informação e a documentação cobertas pelo dever de sigilo não podem ser transmitidas a terceiros, nem objeto de qualquer uso ou modo de aproveitamento que não o destinado direta e exclusivamente à execução do contrato.

8.3. Exclui-se do dever de sigilo previsto a informação e a documentação que fossem comprovadamente do domínio público à data da respetiva obtenção pelo prestador de serviços ou que este seja legalmente obrigado a revelar, por força da lei, de processo judicial ou a pedido de autoridades reguladoras ou outras entidades administrativas competentes.

9. Prazo do dever de sigilo

9.1. O dever de sigilo mantém-se em vigor até ao termo do prazo do contrato, sem prejuízo da sujeição subsequente a quaisquer deveres legais relativos, designadamente, à proteção de segredos comerciais ou da credibilidade, do prestígio ou da confiança devidos às pessoas coletivas.

Secção II Obrigações do Município de Santarém

10. Preço contratual

- a) Pela prestação dos serviços objeto do contrato, bem como pelo cumprimento das demais obrigações constantes do presente Caderno de Encargos, o Município de Santarém deve pagar ao prestador de serviços o preço resultante das quantidades requisitadas ao preço unitário (dia) da proposta adjudicada, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, se este for legalmente devido, (para o lote respetivo).
- b) O preço referido no número anterior inclui todos os custos, encargos e despesas cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída ao contraente público, incluindo as despesas de alojamento, alimentação e deslocação de meios

humanos, despesas de aquisição, transporte, armazenamento e manutenção de meios materiais bem como quaisquer encargos decorrentes da utilização de marcas registadas, patentes ou licenças.

- c) O somatório das quantias a pagar ao prestador de serviços não pode, em qualquer caso, ser superior apara o Lote I e superior a²²⁹ € para o Lote II, no prazo máximo de vigência admitido (valores sem IVA).

11. Parâmetro base do preço contratual (preços base unitários)

11.1 O preço máximo que o município de Santarém se dispõe a pagar por cada dia (viagem/viagens de ida e volta) é de:

..... € (parâmetro base do preço contratual) para o serviço em autocarro a requerer, para o lote I.

.....€ (parâmetro base do preço contratual) para o serviço em táxi (ligeiro de passageiros)²³⁰a requerer, para o lote II.

11.2. Considerando que, o objeto do presente contrato é idêntico ao do contrato vigente em 2013, tornou-se indispensável a aplicação da redução remuneratória nos termos do disposto no art.º 33.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro (Orçamento de Estado para 2014). Assim, os preços base mencionados no ponto anterior já contemplam a redução remuneratória obrigatória de 12% imposta pela Lei do Orçamento de Estado de 2014.

12. Condições de pagamento

12.1 A (s) quantia (s) devida pelo Município de Santarém, nos termos da cláusula anterior, deve (m) ser paga (s) no prazo de **60 dias após a receção** pelo Município de Santarém das respetivas faturas, as quais só podem ser emitidas após o vencimento da obrigação respetiva e com uma periodicidade mensal.

12.2. Em caso de discordância por parte do Município de Santarém, quanto aos valores indicados nas faturas, deve este comunicar ao prestador de serviços, por escrito, os respetivos fundamentos, ficando o prestador de serviços obrigado a prestar os esclarecimentos necessários ou proceder à emissão de nova fatura corrigida.

²²⁹ Para o ano letivo 2014/2015 o valor contratual máximo, somando os dois lotes previstos, foi de 93.931,20€

²³⁰ O município de Santarém apresenta dois lotes, um em autocarro e outro em ligeiros de passageiros, porque os alunos a transportar residem em localidades onde não é possível o transporte em autocarro devido às características geográficas das localidades.

Capítulo III **Penalidades contratuais e resolução**

13. Penalidades contratuais

13.1. O adjudicatário não receberá qualquer pagamento pelos períodos em que não tenha assegurado a realização dos circuitos;

13.2. Sempre que o transporte se não realize por causa imputável ao adjudicatário, este fica obrigado a indemnizar o Município de Santarém em 75% do preço do serviço correspondente ao período em que o circuito não tenha sido executado;

13.3. Nos casos em que, por motivos imputáveis ao adjudicatário, o período de interrupção de todo ou parte do serviço seja superior a 5 dias escolares consecutivos ou a 15 intercalados há lugar à resolução do contrato, sendo ainda a indemnização a que se refere o número anterior agravada para o montante equivalente ao preço mensal do circuito, correspondendo o mês letivo a 22 dias;

13.4. As indemnizações devidas nos termos do presente artigo poderão ser deduzidas das somas devidas pela entidade adjudicante ao adjudicatário.

14. Força maior

14.1. Não podem ser impostas penalidades ao prestador de serviços, nem é havida como incumprimento, a não realização pontual das prestações contratuais a cargo de qualquer das partes que resulte de caso de força maior, entendendo-se como tal as circunstâncias que impossibilitem a respetiva realização, alheias à vontade da parte afetada, que ela não pudesse conhecer ou prever à data da celebração do contrato e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.

14.2. Podem constituir força maior, se se verificarem os requisitos do número anterior, designadamente, tremores de terra, inundações, incêndios, epidemias, sabotagens, greves, embargos ou bloqueios internacionais, atos de guerra ou terrorismo, motins e determinações governamentais ou administrativas injuntivas.

14.3. Não constituem força maior, designadamente:

- a) Circunstâncias que não constituam força maior para os subcontratados do prestador de serviços, na parte em que intervenham;

- b) Greves ou conflitos laborais limitados às sociedades do prestador de serviços ou a grupos de sociedades em que este se integre, bem como a sociedades ou grupos de sociedades dos seus subcontratados;
- c) Determinações governamentais, administrativas, ou judiciais de natureza sancionatória ou de outra forma resultantes do incumprimento pelo prestador de serviços de deveres ou ónus que sobre ele recaiam;
- d) Manifestações populares devidas ao incumprimento pelo prestador de serviços de normas legais;
- e) Incêndios ou inundações com origem nas instalações do prestador de serviços cuja causa, propagação ou proporções se devam a culpa ou negligência sua ou ao incumprimento de normas de segurança;
- f) Avarias nos sistemas informáticos ou mecânicos do prestador de serviços não devidas a sabotagem;
- g) Eventos que estejam ou devam estar cobertos por seguros.

14.4. A ocorrência de circunstâncias que possam consubstanciar casos de força maior deve ser imediatamente comunicada à outra parte.

14.5. A força maior determina a prorrogação dos prazos de cumprimento das obrigações contratuais afetadas pelo período de tempo comprovadamente correspondente ao impedimento resultante da força maior.

15. Resolução por parte do contraente público

15.1. Sem prejuízo de outros fundamentos de resolução previstos na lei, o Município de Santarém pode resolver o contrato, a título sancionatório, no caso de o prestador de serviços violar de forma grave ou reiterada qualquer das obrigações que lhe incumbem, designadamente nos seguintes casos:

- a) Prestação do serviço não cumprindo a legislação em vigor;
- b) Interrupção prolongada dos serviços, por período superior a 5 dias seguidos ou 15 dias interpolados, por facto imputável ao adjudicatário;
- c) Em caso de comprovada má execução da condução, falta de idoneidade moral ou falta de civismo do condutor, quando a sua substituição, quando solicitada, não seja promovida;
- d) Prática de atos, com dolo ou negligência, que prejudiquem o regular funcionamento do serviço prestado;
- e) Em casos de força maior, que impossibilitem a prestação do serviço previsto de acordo com o exigido no presente Caderno de Encargos e respetivos anexos.

15.2. O direito de resolução referido no número anterior exerce-se mediante declaração enviada ao prestador de serviços e não determina a repetição das prestações já realizadas, a menos que tal seja determinado pelo contraente público;

16. Resolução por parte do prestador de serviços

16.1. O direito de resolução é exercido, nos termos da Cláusula 18.^a (Foro competente).

Capítulo IV Seguros

17. Seguros

17.1. É da responsabilidade do prestador de serviços a cobertura, através de contratos de seguro adequados, toda a atividade (nomeadamente no risco da ocorrência de qualquer lesão da responsabilidade do prestador), produtos, pessoal e meios utilizados.

17.2. O Município de Santarém pode, sempre que entender conveniente, exigir prova documental da celebração dos contratos de seguro referidos no número anterior, devendo o prestador de serviços fornecê-la no prazo 5 dias úteis.

Capítulo V Resolução de litígios

18. Foro competente

18.1. Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato fica estipulada a competência do tribunal administrativo e fiscal de Leiria, com expressa renúncia a qualquer outro.

Capítulo VI Disposições finais

19. Subcontratação e cessão da posição contratual

19.1. A subcontratação pelo prestador de serviços e a cessão da posição contratual por qualquer das partes depende da autorização da outra, nos termos do Código dos Contratos Públicos.

20. Comunicações e notificações

20.1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do

Código dos Contratos Públicos, para o domicílio ou sede contratual de cada uma, identificados no contrato.

20.2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

21. Contagem dos prazos

21.1. Os prazos previstos no contrato são contínuos, tendo início estimado para de setembro de e término a de junho de

22. Legislação aplicável

22.1. A tudo o que não esteja especialmente previsto no presente Caderno de Encargos aplica-se o regime previsto na legislação portuguesa, nomeadamente pelo previsto no Código dos Contratos Públicos (Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro), respetiva declaração de retificação e alterações, no Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro, na Lei n.º 13/2006, de 17 de Abril e demais legislação aplicável.

Anexos:

- **Anexo I** – Quantidades Estimadas;
- **Anexo II** – Características Técnicas dos Serviços.

ANEXO I – Quantidades Estimadas

<i>Número de dias úteis estimado para o período da realização do serviço: ano letivo 20../20..:</i>	<i>Número de alunos estimado a transportar:</i>
<i>.... Dias úteis de setembro de a junho de</i>

Observações: As quantidades mencionadas no quadro acima, são uma mera previsão do Município para o Ano Letivo de/....., uma vez que, o número de dias úteis a considerar será de acordo com o calendário escolar definido para o Ano Letivo de 2014/15 e o número de alunos poderá variar em função das matrículas efetuadas, eventuais transferências ou desistências.

As quantidades indicadas servem apenas para ajudar o concorrente a definir os preços unitários (dia) a apresentar para a prestação de serviços inerente a cada lote a concurso.

Uma vez que, ambos os valores apresentados no quadro acima (número de dias úteis e número de alunos a transportar) se tratam de valores estimados, poderá verificar-se aumentos ou diminuições dos mesmos após o início do ano escolar, devendo nessas situações o adjudicatário manter as condições de preço e serviços oferecidos.

O preço unitário (dia) a apresentar pelo concorrente relativamente ao lote a que concorre pressupõe a realização da totalidade dos circuitos inerentes a esse mesmo lote.

ANEXO II – Características técnicas dos serviços

1. Início da realização dos circuitos:

- O contrato inerente ao lote a concurso deve respeitar o calendário escolar para o Ano Letivo/....., a emitir pelo Ministério da Educação;
- A realização dos circuitos terá início no primeiro dia de aulas, o que será indicado ao transportador adjudicatário pelo estabelecimento de ensino com a antecedência mínima de 8 dias.

2. Veículos:

- Na execução dos serviços que constituem o objeto do presente caderno de Encargos só poderão ser utilizados veículos adequados ao tipo de transporte, nomeadamente em termos de lotação e de características regulamentares, devidamente inspecionados e licenciados nos termos da legislação em vigor;
- Os veículos licenciados como táxis, quando afetos a esta prestação de serviços, estão sujeitos às normas legais que regulam o transporte coletivo de crianças;
- A identificação dos veículos utilizados na execução dos circuitos especiais é obrigatória, nos termos do n.º 4.º do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro.

3. Desistência da execução dos serviços

- Depois de adjudicada a execução dos circuitos especiais, a entidade adjudicatária só poderá desistir de realizar um ou mais circuitos com base em motivos de força maior comunicados ao Município de Santarém com 30 dias de antecedência da data prevista para o seu termo;
- Para efeitos do ponto anterior não se consideram motivos de força maior quaisquer alterações dos componentes que integram os custos dos transportes.

4. Regime jurídico aplicável

Para além das obrigações consignadas neste caderno de Encargos e respetivos anexos, o prestador de serviços fica obrigado ao cumprimento do regime jurídico do transporte coletivo de crianças e jovens instituído pela Lei n.º 13/2006, de 17 de Abril, à medida que as respetivas disposições legais entrem em vigor e sejam aplicáveis ao circuito, designadamente no que se refere:

Ao licenciamento do exercício da atividade;

Ao licenciamento e identificação dos veículos;

À certificação dos motoristas;

À lotação dos veículos;

Aos cintos de segurança, aos sistemas de retenção de crianças e das portas e janelas, aos tacógrafos, aos extintores de incêndios e caixa de primeiros socorros.

5. Lotes/Circuitos:

Lote:	Circuitos	N.º estimado Alunos	Horário
Lote I - Serviço de transporte de alunos para o Centro Escolar de Alcanede.	<u>Circuito I:</u> Mata do Rei – Xartinho – Viegas – Mosteiros – Casal das Patas – Alqueidão do Rei – Várzea – Vale do Carro – Centro Escolar de Alcanede;	....	<u>De manhã:</u> partida dos lugares entre as 8h45 e as 9h00 com chegada prevista ao Centro Escolar de Alcanede entre as 9h15 e as 9h30. <u>De tarde:</u> partida do Centro Escolar de Alcanede pelas 17h30 com destino aos lugares com chegada prevista entre as 18h00 e as 18h15.
	<u>Circuito II:</u> Valverde – Pé da Padreira – Barreirinhas – Vale do Trave – Murteira – Centro Escolar de Alcanede;	....
	<u>Circuito III:</u> Prado – Vale Água – Casais da Charneca – Aldeia da Ribeira – Val Soupo – Vale Caldas – Aldeia Além – Alqueidão do Mato – Centro Escolar de Alcanede;	....
Lote II - Serviço de transporte de alunos de Alfange,	Circuito IV: De Alfange para escolas da cidade de Santarém (EB1 de Leões e Pereiro e EB 2,3 Mem Ramires)	....	3 Horários de embarque de manhã e 3 horários de embarque de tarde.

Caneiras, Ómnias, Casais do Peso e Assacaias para as Escolas da Cidade de Santarém.	Circuito V: De Casais do Peso para escolas da cidade de Santarém (EB1 de Leões e Pereiro e EB 2,3 Mem Ramires)	....	3 Horários de embarque de manhã e 3 horários de embarque de tarde.
	Circuito VI: De Caneiras e Ómnias para escolas da cidade de Santarém (EB1 de Leões e Pereiro e EB 2,3 Mem Ramires)	....	3 Horários de embarque de manhã e 3 horários de embarque de tarde.
Lote II - Serviço de transporte de alunos de Alfange, Caneiras, Ómnias, Casais do Peso e Assacaias para as Escolas da Cidade	Circuito VII: Transporte de alunos de Assacaias para a EB1 de Ribeira de Santarém	....	3 Horários de embarque de manhã e 3 horários de embarque de tarde.

No Lote II – transporte dos alunos de Alfange, Caneiras, Ómnias e Casais do Peso para Escolas do município de Santarém, devem estar previstos três horários de partida de manhã e três horários de saída de tarde (a organizar após a publicação dos horários para uma melhor rentabilização dos serviços).

ANEXO V – Modelo de contrato interadministrativo de delegação de competências nas juntas de freguesia²³¹.

Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências entre o Município de Santarém e a Freguesia de

Considerando que:

- a) O regime jurídico aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, prevê a concretização da delegação de competências através da celebração de contratos interadministrativos, prevista no artigo 120.º do Anexo I à referida Lei, entre órgãos de municípios e órgãos das freguesias e que pode efetuar-se em todos os domínios dos interesses próprios das populações das freguesias, em especial no âmbito dos serviços e das atividades de proximidade e do apoio direto às comunidades locais.
- b) Os contratos interadministrativos visam regular relações jurídicas de coordenação e colaboração entre pessoas coletivas públicas, que permitam conferir à Administração Pública uma maior flexibilidade e capacidade de adaptação em face de novos desafios e de novas exigências.
- c) Nos termos do artigo 120.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, outra forma de concretização de delegação de competências, que não seja através da celebração de contratos interadministrativos, é nula.
- d) A negociação, celebração, execução e cessação destes contratos obedece aos princípios da igualdade; da não discriminação; da estabilidade; da prossecução do interesse público; da continuidade da prestação do serviço público e da necessidade e suficiência dos recursos.
- e) Num contexto de escassez de recursos, importa rentabilizar os meios disponíveis, num quadro de corresponsabilização, cooperação, solidariedade, mas sobretudo tendo em atenção a necessidade de encontrar respostas eficazes para os problemas e dificuldades com que todos os dias as autarquias locais são confrontadas.

²³¹ O modelo de contrato interadministrativo de delegação de competências nas juntas de freguesia foi elaborado pelo Gabinete de Apoio às Freguesias da Câmara Municipal de Santarém. A contribuição da Divisão de Educação e Juventude na pessoa do autor do presente relatório está na cláusula 5.ª do presente contrato.

f) Esta delegação de competências tem como objetivo a aproximação das decisões aos cidadãos, promovendo a coesão territorial, e reforçando a solidariedade inter-geracional, resultando no aumento da qualidade dos serviços prestados às populações, através da racionalização dos recursos disponíveis.

g) A promoção de estudos necessários à concretização desta delegação de competências, nos termos do n.º 3 do artigo 115.º do Anexo I à Lei 75/2013, que demonstrem o cumprimento dos pressupostos estabelecidos, encontra-se assegurada, conforme demonstram os documentos em anexo ao presente Contrato;

h) As competências agora a delegar, objeto deste Contrato, são as mesmas que têm vindo a ser exercidas pelas Juntas de Freguesia ao longo dos últimos anos, através de Protocolo de Delegação de Competências, mantendo-se a verificação da não exigência de afetação de novos recursos humanos e materiais, e sendo os recursos financeiros aproximados;

i) Por outro lado, para determinação do valor dos recursos a transferir para cumprimento da presente delegação de competências foram tidos em consideração critérios, tais como a extensão das estradas e caminhos municipais na área da respetiva freguesia;

j) Na distribuição dos recursos financeiros destinados ao cumprimento deste Contrato, pela aplicação dos critérios acordados, foi acautelada a fórmula prevista em casos similares pela administração central, nomeadamente na distribuição do fundo de financiamento das freguesias (FFF), tal como disposto no n.º 6 do artigo 38.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro (Lei das Finanças Locais), que determina que “a participação de cada freguesia no FFF não pode sofrer um acréscimo superior a 5 % da participação relativa às transferências financeiras do ano anterior”. Neste âmbito, foi ainda determinado que as transferências não sofrerão qualquer decréscimo em relação ao ano anterior.

k) A Câmara Municipal de Santarém, sob autorização da Assembleia Municipal, pode celebrar contratos interadministrativos com as Juntas de Freguesia, no uso das competências previstas na alínea m) do n.º 1 do artigo 33.º e da alínea k) do n.º 1 do artigo 25.º, ambos do Anexo I à Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.

Assim, após aprovação dos respetivos órgãos deliberativos, é, livremente e de boa-fé, celebrado o presente contrato interadministrativo, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 120.º, conjugado com artigo 131.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, entre:

1º - MUNICÍPIO DE SANTARÉM, pessoa coletiva de direito público n.º 505941350, com sede na Praça do Município, em Santarém, neste ato representada pelo Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal, Ricardo Gonçalves Ribeiro Gonçalves, no uso das competências previstas nas alíneas a) e c) do n.º 1 e na alínea f) do n.º 2 do artigo 35.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013;

E

2º – FREGUESIA DE, pessoa coletiva n.º506786080, com sede na Rua Principal, Abitureiras, concelho de Santarém, neste ato representada pelo Exmo. Senhor Presidente da Junta de Freguesia, Carlos Manuel Madeira dos Santos, no uso das competências previstas nas alíneas a) e g) do n.º 1 do artigo 18.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013;

O qual se rege pelo disposto nas cláusulas seguintes:

CAPÍTULO I – Disposições gerais e objeto

Cláusula 1.ª

Objeto

1. O presente contrato tem por objeto a delegação de competências da Câmara Municipal de Santarém na Junta de Freguesia de, em matéria de:

a) Conservação das vias municipais, estradas, caminhos, arruamentos, ruas, passeios, bermas e valetas, nos termos da cláusula 3.ª;

b) Contratação do pessoal auxiliar necessário para assegurar as refeições das escolas do 1.º Ciclo do Ensino Básico e as atividades de animação e apoio à família nos jardim-de-infância, bem como os transportes escolares, nos termos da cláusula 4.ª;

c) Transportes Escolares, nos termos da cláusula 5.ª;

Cláusula 2.ª

Disposições e cláusulas por que se rege o contrato

1. Na execução do presente Contrato de delegação de competências observar-se-ão:

a) As cláusulas do mesmo;

b) A Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e regime jurídico nela aprovado.

2. Subsidiariamente, aplicam-se ainda:

- a) O Código dos Contratos Públicos;
- b) O Código do Procedimento Administrativo.

CAPÍTULO II – Competências delegadas e recursos a transferir
Cláusula 3.^a

Conservação das vias municipais, estradas, caminhos, arruamentos, ruas, passeios, bermas e valetas

1. Constituem parte integrante do domínio municipal, múltiplas vias municipais, estradas, caminhos, arruamentos, ruas, passeios, bermas e valetas de diferentes dimensões e características, de livre acesso público, cuja conservação e manutenção constitui objeto do presente contrato de delegação de competências.
2. A delegação de competências referente à conservação das vias municipais, estradas, caminhos, arruamentos, ruas, passeios, bermas e valetas compreende, de entre outros trabalhos, a reparação corrente de pavimentos rodoviários em arruamentos urbanos, estradas e caminhos municipais, reparação corrente (levantamento e reconstrução) de passeios e, nomeadamente, os previstos no Anexo I ao presente contrato.
3. A título de compensação pelos encargos resultantes do exercício da presente competência, os recursos financeiros destinados ao cumprimento deste contrato são disponibilizados pela Câmara Municipal e transferidos para a Junta de Freguesia mensalmente, em conformidade com o respetivo mapa financeiro que constitui o Anexo II e que faz parte integrante deste contrato.
4. As transferências financeiras serão efetuadas em duodécimos, a efetuar até ao 5^o dia útil, após a receção e conferência do relatório mensal de execução referido nos n.ºs 1 e 2 da Cláusula 10^a do presente contrato.
5. As verbas a transferir para a Junta de Freguesia serão definidas anualmente nas grandes opções do plano e no orçamento da Câmara Municipal de Santarém, comprometendo-se igualmente a Junta de Freguesia a inscrever as respetivas receitas no seu orçamento, nos termos legais.

Cláusula 4.^a

Contratação do pessoal auxiliar necessário para assegurar as refeições das escolas do 1.º Ciclo do Ensino Básico e as atividades de animação e apoio à família nos jardim-de-infância, bem como os transportes escolares

1. A delegação de competências relativa à contratação do pessoal auxiliar necessário para assegurar as refeições das escolas do 1.º Ciclo do Ensino Básico e as atividades de

animação e apoio à família nos jardim-de-infância, bem como os transportes escolares, compreende designadamente, o recrutamento e o pagamento dos encargos com o pessoal contratado (Assistentes Operacionais) em número a definir pela Câmara Municipal e Junta de Freguesia, nos termos do rácio definido pelo Ministério da Educação e Ciência, no início de cada ano letivo.

2. Os meios financeiros a transferir para o exercício da competência são fixados face à legislação em vigor em matéria de Regime de Contrato de Trabalho em Funções Públicas com base na seguinte fórmula:

$$\text{Assistente Operacional} = (\text{RBM} \times \text{n}^\circ \text{ meses}) + \text{SR} + \text{ES} + \text{SP} + \text{OE}$$

- Remuneração Base Mensal a auferir: a correspondente à 1ª posição da carreira de Assistente Operacional/categoria de Assistente Operacional

- Subsídio de Refeição (SR = valor x nº dias úteis de trabalho)

- Encargos Sociais (ES = Taxa Social Única, de acordo com a legislação em vigor)

- Seguros com o pessoal = (SP)

- Outros encargos = (OE)

3. Após o pagamento das remunerações e liquidação dos encargos sociais (até ao dia 15 do mês seguinte) a Junta de Freguesia deverá remeter mensalmente à Câmara Municipal até ao dia 20, os comprovativos do pagamento de todos os correspondentes encargos.

4. As transferências serão feitas mensalmente, de setembro a junho até ao dia 20 e reportar-se-ão em regra, ao pagamento do mês anterior.

Cláusula 5.ª **Transportes escolares**

1. Através da delegação de competência relativa aos transportes escolares as Juntas de Freguesia asseguram, segundo as informações a fornecer pela Câmara Municipal, o transporte dos alunos do 1.º Ciclo do Ensino Básico, nos termos previstos na Lei.

2. As verbas a transferir para o cumprimento do número anterior serão calculadas com base no valor estabelecido anualmente na tabela da ANTRAL, e o seu pagamento será efetuado à Junta de Freguesia até ao dia 25 do mês seguinte.

3. A Câmara Municipal acordará, anualmente, o número de quilómetros a percorrer para efeitos da aplicação do montante referido no número anterior.

CAPÍTULO III – Recursos financeiros, humanos e patrimoniais

Cláusula 6.^a

Recursos financeiros

Os recursos financeiros são transferidos nos termos já descritos nas cláusulas 3^a, 4^a e 5^a.

Cláusula 7.^a

Recursos humanos

1. A Câmara Municipal, caso seja necessário e exista conveniência, poderá, no âmbito do presente contrato, sujeitar trabalhadores municipais a mobilidade interna para a Junta de Freguesia.

2. As situações de Mobilidade interna dos trabalhadores para a Junta de Freguesia e respetivas condições, serão aferidas casuisticamente, em função das necessidades e conveniência, assegurando a equidade com as restantes Juntas de Freguesia do Concelho.

3. A gestão e direção de todos os trabalhadores afetos ao exercício das competências delegadas no presente contrato, incluindo os trabalhadores municipais, é da responsabilidade da Junta de Freguesia que, para o efeito, deverá promover as medidas necessárias à rentabilização dos recursos existentes.

4. Os funcionários mantêm os direitos e regalias vigentes na Câmara Municipal.

5. Os trabalhadores municipais dependem funcionalmente do executivo da Junta de Freguesia e disciplinarmente da Câmara Municipal;

6. Os trabalhadores envergam fardamento com a identificação da Junta de Freguesia, devendo cumprir as disposições legais relativas a Segurança e Higiene no Trabalho;

7. A mobilidade interna de qualquer trabalhador poderá cessar, a qualquer momento, por motivo devidamente justificado, por acordo de todas as partes envolvidas.

Cláusula 8.^a

Recursos patrimoniais

As partes acordam que não são afetos recursos patrimoniais do Município de Santarém à execução do presente contrato, por não se revelar necessário, sem prejuízo de eventual

alteração que possa ocorrer, por acordo entre as partes, caso venha a mostrar-se necessário para o adequado exercício das competências delegadas.

CAPÍTULO IV – Direitos e obrigações das partes e avaliação do contrato

Cláusula 9.^a

Direitos e obrigações das partes

1. Compete à Câmara Municipal de Santarém:

- a) Acompanhar e controlar a execução das competências delegadas nos termos do presente Contrato;
- b) Prestar apoio técnico à Junta de Freguesia, no âmbito das matérias delegadas;
- c) Proceder à transferência das verbas necessárias ao exercício das competências delegadas, definidas nas cláusulas anteriores;
- d) Fiscalizar a boa aplicação das verbas transferidas ao abrigo do presente contrato.

2. Compete à Junta de Freguesia:

- a) Promover as iniciativas necessárias ao desempenho das competências que lhe são delegadas no âmbito do presente contrato;
- b) Desenvolver, nos termos da legislação aplicável, os procedimentos administrativos adequados à realização das despesas, quer no que se refere às empreitadas de obras públicas, quer ao fornecimento e aquisição de bens e serviços;
- c) Participar, formalmente, à Câmara Municipal o início das empreitadas para efeitos de acompanhamento técnico e controle de execução por esta, sempre que a Junta de Freguesia recorra a entidades terceiras, devendo esta seguir o Memorando de Procedimentos constante do Anexo ao presente Contrato, se adotado o procedimento de ajuste direto nos termos do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua atual redação;
- d) Solicitar a colaboração da Câmara Municipal, nos termos da alínea b) do número anterior;
- e) Apresentar relatório mensal circunstanciado da execução física e financeira de todas as ações executadas no âmbito da delegação de competências.

Cláusula 10.^a
Execução e avaliação do contrato

1. A Junta de Freguesia deve disponibilizar à Câmara Municipal, relatórios mensais de avaliação de execução do contrato firmado, acompanhados dos documentos de despesa referentes aos recursos financeiros por esta disponibilizados – Anexo
2. A Junta de Freguesia deverá entregar os relatórios a que se refere o número anterior, até ao dia 10 (dez) do mês seguinte àquele a que dizem respeito.
3. A Câmara Municipal pode, ainda, solicitar outros relatórios adicionais que visem uma melhor compreensão da satisfação do interesse público;
4. A Junta de Freguesia obriga-se a, regularmente, avaliar a eficácia da gestão das competências delegadas e a comunicá-la à Câmara Municipal, através de Relatório a elaborar anualmente e a entregar até ao dia 15 de Fevereiro de cada ano, tendo em consideração as várias formas de gestão passíveis de adoção, com vista à otimização dos recursos disponíveis, devendo, ainda, informar a Câmara Municipal das intervenções consideradas necessárias, para o ano seguinte, nos equipamentos integrados na delegação de competências.

Cláusula 11.^a
Obrigações adicionais

1. A execução do presente contrato será avaliada de uma forma contínua pelo Gabinete de Apoio às Freguesias (GAF) que, para o efeito, promoverá reuniões conjuntas e periódicas entre os membros e técnicos da Câmara Municipal e da Junta de Freguesia.
2. Até ao dia 31 de Março de cada ano civil será elaborado pelo GAF um relatório global de análise da execução dos contratos de delegação de competências, relativo ao ano anterior, com base na informação prestada pelas Juntas de Freguesia nos termos da alínea e) do n.º 2 da Cláusula 9.^a e pelos serviços municipais, para ser apresentado e apreciado em sessão da Assembleia Municipal.

CAPÍTULO V – Modificação, cessação, vigência e caducidade do contrato

Cláusula 12.^a
Modificação do contrato

1. O presente contrato pode ser modificado por acordo das partes, sempre que se verifique uma alteração anormal e imprevisível das circunstâncias em que as partes

fundaram a decisão de contratar a presente delegação de competências ou quando assim o imponham razões de interesse público, desde que devidamente fundamentadas.

2. A modificação do contrato obedece a forma escrita.

Cláusula 13.^a Cessação do contrato

1. O presente contrato pode cessar por caducidade, resolução ou revogação.

2. O contrato cessa por caducidade nos termos gerais, designadamente pelo decurso do respetivo período de vigência, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as partes.

3. Sem prejuízo da possibilidade dos outorgantes poderem promover a denúncia do contrato no prazo de seis meses após a instalação da Assembleia Municipal, a mudança dos titulares dos órgãos contraentes não determina a caducidade do mesmo.

4. O contrato cessa por resolução em caso de incumprimento da contraparte ou por motivos de relevante interesse público devidamente justificados.

5. As partes podem, por mútuo acordo, revogar o presente contrato, devendo essa revogação obedecer à forma escrita.

6. As partes podem, ainda, suspender o contrato com os fundamentos referidos no n.º 4.

7. A cessação do presente contrato não poderá nunca por em causa a continuidade do serviço público, cabendo à Câmara o exercício das competências para as quais o contrato tenha deixado de vigorar.

Cláusula 14.^a Vigência

1. O presente contrato iniciará a sua vigência no dia de

2. A duração do presente contrato coincide com a duração do mandato da Assembleia Municipal e considera-se renovado após a instalação deste órgão, sem prejuízo dos outorgantes poderem promover a denúncia do mesmo, no prazo de seis meses após a instalação deste órgão municipal.

CAPÍTULO VI – Aprovação, publicidade e disposições finais e transitórias
Cláusula 15ª
Aprovação

O presente contrato foi aprovado na sessão da Assembleia Municipal realizada no dia de e na sessão da Assembleia de Freguesia realizada no dia de

Cláusula 16.ª
Publicidade

Após a sua aprovação, o presente Contrato será disponibilizado na página web do Município, com o endereço www.cm-santarem.pt e na página web da freguesia, e afixado em local próprio nas respetivas sedes.

Cláusula 17.ª
Disposições finais e transitórias

1. Com a aprovação do presente Contrato por todos os órgãos autárquicos referidos na cláusula 15ª, ficam automaticamente revogados quaisquer outros protocolos anteriormente celebrados, entre os signatários, sobre delegação de competências.

2. Com a aprovação do presente Contrato ficam ratificadas todas as delegações de competências e atos inerentes, designadamente, transferências de verbas, efetuadas no atual mandato, e que estejam em conformidade com o disposto neste acordo, ainda que de acordo com as regras do anterior protocolo de delegação de competências celebrado entre as partes.

O presente Contrato interadministrativo de delegação de competências é redigido em duplicado, ficando um original para cada uma das partes, fazendo ambos igualmente fé.

Edifício dos Paços do Concelho de Santarém, aos 12 dias do mês de Maio de 2014.

O Presidente da Câmara Municipal
de Santarém

O Presidente da Junta de Freguesia

Ricardo Gonçalves Ribeiro Gonçalves

.....

ANEXO I
Conservação das vias municipais, estradas, caminhos, arruamentos, ruas, passeios, bermas e valetas

A delegação de competências a que se refere a alínea a) do nº1 da Cláusula 1ª compreende, de entre outros trabalhos, a reparação corrente de pavimentos rodoviários em arruamentos urbanos, estradas e caminhos municipais, reparação corrente (levantamento e reconstrução) de passeios e, nomeadamente, os seguintes trabalhos:

a) Bermas e Valetas - Reparação, regularização, limpeza, desassoreamento, refunda e conservação de bermas e valetas, quer sejam em terra, betão ou calçada, em todas as vias municipais.

b) Caminhos/estradas/ruas/arruamentos em “Tout Venant”- Reparação de zonas degradadas, quando se verificarem depressões ou elevações do solo proceder ao seu nivelamento com posterior reposição de “tout Venant”, devidamente compactado, de forma a solucionar o problema.

c) Caminhos/estradas/ruas/arruamentos pavimentados em betuminoso-Reparação de zonas degradadas em pavimentos, incluindo limpeza da zona, aplicação de rega de colagem e de massa asfáltica, devidamente compactadas. Neste âmbito, entende-se por reparação corrente a reparação de zonas degradadas que apresentem danos numa extensão até 6 metros entre os bordos mais afastados e/ou até 20 cm de profundidade.

d) Caminhos/estradas/ruas/arruamentos pavimentados em calçada- Reparação de zonas degradadas em calçada, incluindo a remoção dos produtos; abertura de caixa e sua regularização; recolocação da camada de base e aplicação de calçada sobre almofada de areão, devidamente compactada.

e) Recalçatamento de passeios e lancis - Reparação de zonas degradadas incluindo a remoção de produtos, abertura de caixa e sua regularização, aplicação de calçada sobre almofada de areão, devidamente compactada e/ou aplicação de lancil assente sobre fundação de betão, se for o caso.

ANEXO II
Transferências financeiras

A título de compensação pelos encargos resultantes do exercício das competências delegadas, referidas na alínea a) nº1 da Cláusula 1.ª, serão transferidas, mensalmente, da Câmara	Contrato Interadministrativo Anual	Duodécimo
--	------------------------------------	-----------

Municipal para a Junta de Freguesia signatária as verbas seguintes verbas: Freguesia		
..... € €

ANEXO III
Memorando de Procedimentos
se adotado o procedimento de ajuste direto ao abrigo da regime geral, nos termos do Código dos Contratos Públicos aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008 de 29 de Janeiro, na sua atual redação

- 1) Comunicação prévia de intenção da ação ao Sr. Presidente/Vereador com o pelouro de Apoio às Freguesias;
- 2) Deliberação da Junta de Freguesia sobre a decisão de contratar/autorizar despesa para início do procedimento;
- 3) Apreciação prévia do projeto e documentos concursais;
- 4) Aprovação do mapa de trabalhos/projeto;
- 5) Convite a um empreiteiro (ajuste direto) até 150.000 € (modelo próprio) ou Convite a um prestador/fornecedor (ajuste direto) até 75.000 € (modelo próprio);
- 6) Relatório de apreciação das propostas - Relatório Preliminar (se convidada mais do que uma entidade);
- 7) Audiência prévia (se convidada mais do que uma entidade);
- 8) Relatório Final de apreciação das propostas (se convidada mais do que uma entidade);
- 9) Nomeação de um fiscal pela C.M.S (se empreitada);
- 10) Deliberação de adjudicação;
- 11) Comunicação ao empreiteiro solicitando todos os documentos necessários para efetuar a elaboração do contrato (se for superior a 15.000 € - empreitadas) ou (se superior a 10.000€ - aquisição de bens/prestação de serviços);
- 12) Elaboração do contrato;

- 13) Deliberação do Plano de Segurança e Saúde (se empreitada);
- 14) Auto de consignação (se empreitada);
- 15) Autos de medição (se empreitada);
- 16) Faturas;
- 17) Plano de Resíduos (se empreitada);
- 18) Auto de receção provisória (se empreitada);
- 19) Conta final (se empreitada);
- 20) Relatório final assinado pelo GAF e Presidente da Junta de Freguesia (se empreitada).
- 21) Publicação (modelo próprio) no site dos contratos públicos (a publicitação dos ajustes diretos é obrigatória para contratos de qualquer valor (artigo 127.º do CCP), da qual depende a sua eficácia, sendo apenas dispensada, nos termos do n.º 3 do artigo 128.º, nos casos de regime simplificado).

ANEXO VI – Projeto de regulamento municipal de transportes escolares.

Índice

Nota Justificativa

Preâmbulo

Artigo 1.º - Lei Habilitante

Artigo 2.º - Âmbito

Artigo 3.º - Plano de Transportes Escolares

Artigo 4.º - Alunos Abrangidos pelos Transportes Escolares

Artigo 5.º Alunos não abrangidos pelos Transportes Escolares

Artigo 6.º - Modalidades de apoios a conceder

Artigo 7.º - Outras situações

Artigo 8.º - Modalidades de passes

Artigo 9.º - Circuitos Especiais

Artigo 10.º - Requisição de Transportes Escolares

Artigo 11.º - Análise processos de candidatura

Artigo 12.º - Passe 4_18

Artigo 13.º - Obrigações da Câmara Municipal de Santarém

Artigo 14.º - Obrigações dos Agrupamento de Escolas ou Escolas não agrupadas.

Artigo 15.º - Obrigações da Entidade transportadora

Artigo 16.º - Obrigações das juntas de freguesia

Artigo 17.º - Obrigações dos encarregados de educação

Artigo 18.º - Obrigações dos alunos

Artigo 19.º - Penalizações

Artigo 20.º - Casos omissos

Artigo 21.º Entrada em vigor.

Nota Justificativa

Nos termos do Artigo 116º do Código do Procedimento Administrativo, entendeu a Câmara Municipal de Santarém elaborar o presente Regulamento Municipal de Transportes Escolares.

A administração Central do Estado consagrou a atribuição de mais competências às Autarquias Locais no que concerne aos Transportes Escolares.

O objetivo da Câmara Municipal de Santarém com a criação e divulgação do presente regulamento, é o de pretender clarificar e definir procedimentos no âmbito dos Transportes Escolares, nomeadamente, a nível de apoios contemplados na legislação em vigor ou concedidos por esta autarquia com carácter facultativo, estando a sua operacionalidade a cargo da Divisão de Educação.

É de realçar que o Plano de Transportes a elaborar por este município é o instrumento de gestão por excelência desta atividade, que se pretende ver conjugada com princípios e políticas inerentes aos planos e redes de transportes públicos locais.

Pretende-se uma atuação conjugada e devidamente programada entre o município e os Estabelecimentos de Ensino, o que resultará numa melhoria dos serviços a prestar aos estudantes, bem como em economias significativas na exploração dos transportes escolares, através da criação de soluções cada vez mais ajustadas, social e economicamente, às realidades locais.

Nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 299/84 de 5 de Setembro, na sua atual redação, compete aos municípios garantir o serviço de transporte dos alunos do Ensino Básico e Secundário entre o local de residência e o local do estabelecimento de ensino, quando residam a mais de 3km ou 4km, caso o estabelecimento de ensino possua ou não refeitório, respetivamente, pelo que é essencial a regulamentação dessa atividade.

Preâmbulo

No uso dos poderes regulamentares conferidos às autarquias locais pelo artigo 241º da Constituição República Portuguesa, e no âmbito das competências previstas na alínea d) n.º 2 artigo 23.º e alínea gg) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, pelos Decretos-Lei n.º 299/84 de 5 de Setembro, n.º 301/84, de 07 de Setembro, n.º 243/87, de 15 de Junho, n.º 144/2008, de 28 de Julho, n.º 186/2008, de 19 de Setembro, n.º 55/2009, de 02 de Março, nas suas atuais redações, as Leis, n.º 13/2006, de 17 de Abril e n.º 85/2009, de 27 de Agosto, nas suas atuais redações e a Portaria n.º 138/2009, de 3 de Fevereiro, foi elaborado o Projeto de Regulamento de Transportes Escolares, de acordo com o disposto na alínea k) n.º 1 artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

O projeto do presente regulamento, foi aprovado por deliberação desta Câmara Municipal em reunião ordinária de de Setembro de, tendo sido publicado para apreciação pública e recolha de sugestões nos termos do artigo 118º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442/91, de 15 de Novembro, com as alterações subsequentes, pelo Decreto-Lei n.º 6/96, de 31 de Janeiro, no Diário da República, 2.ª Série, n.º de de de 20... e será operacionalizado na Divisão de Educação.

Após inquérito público foi o referido projeto submetido a aprovação da Assembleia Municipal, nos termos da alínea g) do n.º 1 do artigo 25º, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sessão de de de 2013, de que resultou o Regulamento que a seguir se publica.

Artigo 1.º Lei Habilitante

O presente regulamento tem por legislação habilitante o disposto no n.º 7 do artigo 112º e 241º da Constituição da República Portuguesa, preceituado na alínea k) do n.º 1 do artigo 33º da Lei n.º 75, de 12 de setembro,

O presente regulamento tem ainda como legislação habilitante:

- Decreto-Lei n.º 299/84 de 5 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 7/2003, de 15 de janeiro, pela Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, pelo Decreto-Lei n.º 186 de/2008, 19 de setembro e pelo Decreto-Lei n.º 176/2012, de 02 de agosto;

- Decreto-Lei n.º 144/2008, de 28 de Julho,

- Decreto-Lei n.º 55/2009, de 02 de Março, nas suas atuais redações;
- Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro;
- Lei n.º 21/2008, de 12 de maio – 1.ª alteração à Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro;
- Portaria n.º138/2009;
- Portaria n.º 161/85, de 22 de maio;
- Portaria n.º 181/86, de 06 de maio;
- Despacho n.º 18987/2009, de 17 de agosto nas suas atuais redações;

Artigo 2.º **Âmbito**

1. O presente regulamento tem por objetivo organizar e disciplinar o funcionamento e o financiamento dos transportes escolares, ou seja, o transporte efetuado entre o local de residência e o estabelecimento de ensino e vice-versa no Concelho de Santarém, de acordo com o n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro, na sua redação atual.
2. O serviço de transportes é uma modalidade de Ação Social Escolar que visa apoiar a deslocação dos alunos que frequentam o Ensino Básico, Secundário e Profissional, cuja distância da sua residência ao estabelecimento de ensino seja superior a 3km ou 4km, consoante se tratar de estabelecimento de ensino, respetivamente sem ou com refeitório.
3. A área abrangida pelo serviço de transportes escolares é delimitada pelo Concelho de Santarém, só tendo direito a transporte gratuito ou participado os alunos com residência no município de Santarém, com exceção dos casos previstos no presente regulamento.

Artigo 3.º **Plano de Transporte Escolar**

1. A Câmara Municipal organizará um Plano de Transporte Escolar, conjugado com a rede de transportes públicos e os planos de transportes aprovados para a região, de acordo com a procura efetivamente verificada em cada ano letivo escolar, de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei 299/84 de 5 de Setembro, na sua atual redação.

2. Nos termos dos n.º 2 e 3 do artigo 4.º e 5º do Decreto-Lei 299/84 de 5 de Setembro, com as alterações subsequentes, os estabelecimentos de ensino colaborarão com a Câmara Municipal de Santarém na elaboração do Plano de Transporte Escolar, e para tal deverão fornecer, obrigatoriamente, até 15 de Fevereiro de cada ano letivo, todos os dados necessários à elaboração do referido plano relativo ao ano letivo seguinte, sendo o mesmo submetido a aprovação do executivo da Câmara Municipal de Santarém até 15 de Abril e remetido aos organismos competentes até 15 de Maio.

Artigo 4.º **Alunos Abrangidos pelos Transportes Escolares**

1. A Câmara Municipal de Santarém apoia e garante o transporte a todos os alunos do Ensino Básico, Secundário e Profissional, residentes no Concelho de Santarém, que cumpram o disposto na legislação em vigor.
2. Os alunos que frequentem o ensino Pré-escolar terão direito a transporte escolar gratuito desde que aproveitando o transporte dos alunos do 1.º ciclo do ensino básico e desde que não prejudiquem o transporte dos mesmos.
3. Nos casos em que os alunos residam em zonas não servidas por Transportes Públicos e que não exista possibilidade de resposta por parte da Autarquia, a Câmara Municipal de Santarém recorrerá à contratação de um serviço para o transporte dos mesmos.
4. Alunos com Necessidades Educativas Especiais.

Artigo 5.º **Alunos não abrangidos pelo apoio de Transportes Escolares**

1. Não são abrangidos pelo apoio de transportes escolares, os alunos que não cumpram os requisitos exigidos pelo n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 299/84 de 5 de Setembro, na sua atual redação, no que concerne às distâncias exigidas e ao tipo de ensino frequentado e os alunos que frequentam cursos noturnos.
2. Excetuam-se do disposto no número anterior, os alunos que hajam sido obrigatoriamente deslocados de cursos diurnos para cursos noturnos e os que hajam sido matriculados compulsivamente em estabelecimentos de ensino situados fora das áreas das suas residências.
3. Os alunos a frequentar o Ensino Profissional não têm direito a transporte escolar participado pelo município se tiverem outro tipo de apoio em transporte escolar.

4. Os alunos não abrangidos pelo transporte escolar, por não cumprirem o disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, podem, no entanto, requisitar o passe 4_18 na entidade transportadora mais próxima da sua área de residência, nos termos previstos na Portaria n.º 138/2009, de 3 de Fevereiro e subsequentes alterações.

Artigo 6.º **Modalidades de apoios a conceder**

1. As modalidades de apoio a conceder, serão distintas, conforme os alunos se encontrem a frequentar o ensino básico ou ensino secundário.

2. No que respeita aos alunos que se encontram dentro da escolaridade obrigatória, até ao 3.º ciclo do ensino básico, artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 176/2009, de 02 de agosto:

a) Terão direito a transporte escolar participado a 100%, os alunos do 1º Ciclo do Ensino Básico, que se encontrem matriculados no estabelecimento afeto à sua área de residência, bem como se estiverem matriculados e forem transferidos compulsivamente, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de setembro.

b) Têm, ainda, direito a transporte escolar participado a 100%, os alunos do ensino básico, que estejam a distâncias inferiores às previstas na lei, desde que o percurso a efetuar a pé seja considerado de perigosidade elevada.

c) Os alunos matriculados no 2.º e 3.º Ciclos do Ensino Básico, têm também direito a transporte escolar participado a 100%, que se encontrem matriculados no estabelecimento de ensino afeto à sua área de residência.

d) Têm direito a Transporte Escolar, num montante igual a 100% do custo do transporte, os alunos com necessidades educativas especiais de carácter permanente, a frequentar os 1.º, 2.º e 3.º ciclos, com programa educativo individual organizado de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro, na redação da Lei n.º 21/2008, de 12 de maio, nas condições fixadas n.º artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 55/2009, de 02 de março e nos artigos 8.º e 9.º do despacho normativo n.º 18987/2009 de 17 de agosto e Lei n.º 176/20012, de 02 de agosto.

e) Os alunos a frequentar o 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico, em escolas fora da área de residência e/ou escolas fora do Município de Santarém têm participação a 100% no custo de transporte:

1. Inexistência de vaga, área de estudo ou curso na escola da sua área de residência capaz de responder às necessidades educativas dos alunos;

2. Inexistência de vaga, área de estudo ou curso em escolas do Concelho de Santarém, capaz de responder às necessidades educativas dos alunos;

3. No que respeita aos alunos que se encontram fora da escolaridade obrigatória:

a) Os alunos matriculados no 2.º e 3.º Ciclos do Ensino Básico têm direito a uma comparticipação em 50% no custo do transporte escolar.

b) Os alunos que frequentem o 2.º e 3.º Ciclos do Ensino Básico, com efetiva carência económica do agregado familiar, podem solicitar um aumento da comparticipação apresentando um requerimento na Divisão de Educação do Município de Santarém, sendo analisados individualmente cada pedido apresentado.

c) Têm direito a Transporte Escolar, num montante igual a 100% do custo do transporte, os alunos com necessidades educativas especiais de carácter permanente, a frequentar os 2.º, 3.º e ensino secundário fora da escolaridade obrigatória, com programa educativo individual organizado de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 3/2008, de 07 de janeiro, na redação da Lei n.º 21/2008, de 12 de maio, nas condições fixadas n.º artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 55/2009, de 02 de março e nos artigos 8.º e 9.º do despacho normativo n.º 18987/2009 de 17 de agosto e Lei n.º 176/20012, de 02 de agosto.

d) Os alunos do Ensino Secundário têm direito a uma comparticipação de 50%, no custo de transporte, de acordo com a alínea a) da Portaria n.º 181/86 de 6 de Maio.

e) Os alunos do Ensino Secundário e Profissional residentes no Concelho de Santarém, mas que frequentem escolas fora da sua área de residência e/ou fora do Concelho, têm direito a uma comparticipação de 50%, desde que:

1. Inexistência de vaga, área de estudo ou curso na escola da sua área de residência capaz de responder às necessidades educativas dos alunos;

2. Inexistência de vaga, área de estudo ou curso em escolas do Concelho de Santarém, capaz de responder às necessidades educativas dos alunos;

f) Os alunos do ensino Profissional têm direito a uma comparticipação de 50% do custo de transporte, desde que a Escola que frequentam comprove não usufruírem de mais nenhum apoio para transporte escolar.

h) Os alunos que frequentem o Ensino Secundário e Profissional com efetiva carência económica do agregado familiar, podem solicitar um aumento da comparticipação apresentando um requerimento na Divisão de Educação do Município de Santarém, sendo analisados individualmente cada pedido apresentado.

Artigo 7.º **Outras Situações**

1. São abrangidos pelo Transporte Escolar os alunos que, residindo fora do Concelho de Santarém, estejam matriculados em escolas do Concelho, mediante protocolo a estabelecer ou já estabelecido com os respetivos Municípios, sendo o custo do transporte suportado pelos Municípios da sua área de residência.
2. O transporte escolar de alunos residentes fora do Município de Santarém a frequentar escolas no município de Santarém será organizado de acordo as premissas do Município onde reside.

Artigo 8.º **Modalidades de Passes**

1. Os alunos transportados em viaturas municipais (1.º Ciclo), cujo transporte é assegurado pelas Juntas de Freguesia, não têm nenhum passe específico, tendo apenas que requisitar o transporte nas Juntas de Freguesia da sua área de residência, preenchendo a ficha de inscrição conforme modelo constante no anexo I.
2. Os passes anuais são para os alunos que estejam inscritos no 2.º e 3.º Ciclos do Ensino Básico e que se encontrem dentro da escolaridade obrigatória, sendo o seu valor definido pela transportadora.
3. Os passes anuais são para alunos que estejam inscritos no 2.º, 3.º Ciclos do Ensino Básico e Secundário que, inscritos em escolas fora da sua área de residência, pagam uma diferença de códigos.
4. Os passes mensais são para alunos do 2.º e 3.º Ciclos que já não estejam dentro da escolaridade obrigatória e para alunos do Ensino Secundário e Profissional, sendo o seu valor definido pela transportadora.

Artigo 9.º **Circuitos Especiais**

A Câmara Municipal de Santarém requisitará o serviço de transporte escolar em circuitos especiais, se possível mediante concurso público, sempre que o transporte coletivo de passageiros não satisfaça as necessidades de transporte escolar, cumprindo o disposto no D.L. n.º 299/84, de 05 de setembro.

Artigo 10.º **Requisição de Transportes Escolares**

1. Os alunos do 1.º Ciclo que necessitem de transporte escolar devem deslocar-se à Junta de Freguesia da sua área de residência para se inscrever e preencher a ficha de inscrição do Município de Santarém conforme modelo constante no anexo I.

2. O transporte referido no número anterior é assegurado e organizado pelas respetivas Juntas de Freguesia, que devem garantir o cumprimento de tudo o que é exigido pelo Decreto-Lei n.º299/84 de 5 de Setembro, na sua atual redação, e pela Lei n.º.13/2006 de 17 de Abril, sendo que a Câmara Municipal suportará os custos inerentes a este transporte, sendo este calculado tendo por base o custo do km multiplicando o número de km efetuados no transporte escolar pelo valor disposto na tabela anual da ANTRAL e atualizado anualmente, conforme estipula o Protocolo de Delegação de Competências.

3. Os alunos do 2.º e 3.º Ciclos do Ensino Básico que necessitem de requisitar o passe anual, mencionado no n.º 2 do artigo anterior, devem:

a) Deslocar-se à Junta de Freguesia da sua área de residência ou ao Agrupamento/Escola não Agrupada onde se estão a matricular, preencher e entregar, até ao final do mês de Junho, o boletim de inscrição (Anexo I) de acordo com as instruções constantes no Anexo II (Juntas de Freguesia) ou III (Agrupamento/Escola não Agrupada), no caso de requisitarem passe pela primeira vez.

b) Renovar o passe anual na escola em que estão matriculados, preenchendo e entregar, até ao final do mês de Junho, o boletim de inscrição de acordo com as instruções constantes no Anexo III.

4. Os alunos que pretendam requisitar o passe mensal, mencionado no n.º3 do artigo anterior, devem:

a) Preencher o boletim de inscrição disponível na escola onde estão matriculados, de acordo com as instruções constantes no Anexo III, até ao final do mês de Junho.

b) Entregar conjuntamente com o boletim de inscrição, uma declaração das Escolas Profissionais, comprovativa de que não recebem subsídio de transporte.

5. Os alunos com Necessidades Educativas Especiais devem entregar, até ao final do mês de junho:

a) Ficha de Inscrição do Município de Santarém;

b) Documentos que comprovem as Necessidades Educativas Especiais;

c) Declaração da Segurança Social indicativa do escalão de ação social atribuído.

d) Os alunos com necessidades educativas especiais que residam a menos de 3km do estabelecimento de ensino e que não possam utilizar o transporte público de passageiros, devem solicitar o transporte junto do Agrupamentos de Escolas a que pertencem, pois a competência do transporte escolar é do Ministério da Educação.

Artigo 11.º **Análise dos Processos de Candidatura**

1. A Câmara Municipal de Santarém, cumprindo o disposto no n.º 1 artigo 1.º do D.L. n.º 299/84, 05 de setembro, analisa individualmente todos os pedidos de transporte entregues pelos Agrupamentos de Escolas e/ou Encarregados de educação.

2. A Câmara Municipal de Santarém decide sobre todos os pedidos enviados para os serviços da Divisão de Educação, uma vez que é competência da Câmara Municipal de Santarém, conforme o disposto no n.º 1 do artigo 1.º do D.L. n.º 299/84, de 05 de setembro.

Artigo 12.º **Passé 4_18**

O passe 4_18, criado pelo no Decreto-Lei n.º 186/2009, de 19 de Setembro, tem a função de complementar o transporte escolar a que se refere o Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de Setembro, na sua atual redação, podendo ser abrangidos pelo passe 4_18, todos os alunos que não beneficiem, na deslocação casa-escola, do referido transporte escolar.

Artigo 13.º
Obrigações da Câmara Municipal de Santarém

1. A Câmara Municipal de Santarém compromete-se organizar, financiar e controlar o funcionamento do serviço de transportes escolares do Município de Santarém, conforme o disposto no D.L. n.º 299/84, de 05 de setembro.
2. A Câmara Municipal de Santarém compromete-se a elaborar o Plano de Transportes Escolares, de acordo com o disposto no D.L. n.º 299/84, de 05 de setembro.
3. A Câmara Municipal de Santarém compromete-se a enviar para as Juntas de Freguesia, Agrupamentos de Escolas e Escolas não Agrupadas, no mês de Maio de cada Ano Letivo, os boletins de inscrição (Anexo I), bem como as instruções de preenchimento (Anexo II e III).
4. A Câmara Municipal de Santarém compromete-se a recolher todos os pedidos de transporte entregues nos Agrupamentos de Escolas/Estabelecimentos de Ensino durante o mês de julho.
5. A Câmara Municipal de Santarém compromete-se a analisar todos os pedidos de transporte escolar, podendo os mesmos serem indeferidos, se não cumprirem o disposto no presente regulamento e na legislação em vigor.
6. A Câmara Municipal de Santarém compromete-se a fazer a requisição de todos os passes junto da entidade transportadora, após análise individual de todos os pedidos de transporte efetuados, e enviá-los para as respetivas escolas até ao início do ano letivo, desde que o pedido seja efetuado dentro do prazo definido no presente regulamento.
7. No caso de extravio ou dano do passe, a requisição de um novo deve ser feita na Divisão de Educação da Câmara Municipal de Santarém no menor espaço de tempo possível.
8. No caso de alteração dos dados constantes na inscrição inicial, a informação deve ser atualizada na Divisão de Educação da Câmara Municipal de Santarém.
9. Os alunos provenientes do 1.º Ciclo do Ensino Básico que, por falta de informação, não se tenham inscrito nos Transportes Escolares, os alunos do ensino básico e secundário que efetuem exames, transferências e/ou mudança de residência e os alunos do ensino secundário que frequentem cursos fora do concelho devem fazer a sua

inscrição na escola em que se estão a matricular ou dirigirem-se à Divisão de Educação da Câmara Municipal de Santarém para proceder à sua inscrição.

10. Analisar toda a informação recebida dos Agrupamentos de Escolas, Escolas não Agrupadas ou Encarregados de Educação que tenham o objetivo de melhoria do serviço de transportes escolares.

Artigo 14.º

Obrigações dos Agrupamentos de Escolas ou Escolas não Agrupadas

No âmbito do presente regulamento cabe aos Agrupamentos de Escolas não Agrupadas:

- 1.** Divulgar junto dos encarregados de educação e alunos as condições de pedido de transportes escolares nos termos do presente regulamento.
- 2.** Confirmar todas os dados constantes nos formulários a preencher.
- 3.** Recolher ou enviar todos os pedidos de transporte escolar, até ao final do mês de junho, para que os serviços da Divisão de Educação possam proceder à recolha e/ou análise dos pedidos durante o mês de julho.
- 4.** Colaborar com a Câmara Municipal de Santarém na elaboração do Plano de Transportes, fornecendo até 15 de fevereiro, a previsão do número de alunos a transportar, conforme o disposto no decreto-lei n.º 299/84.
- 5.** Enviar para a Câmara Municipal de Santarém toda a informação que considere necessária para a melhoria do serviço de transportes escolares.
- 6.** Informar a Câmara Municipal, em caso transferência de escola ou desistência do aluno.

Artigo 15.º

Obrigações da Entidade Transportadora

No âmbito do presente regulamento, cabe à entidade transportadora:

- 1.** A Entidade transportadora deve garantir o transporte a todos os estudantes portadores de bilhetes de assinatura válidos e confirmados pelo Município de Santarém.
- 2.** E entidade transportadora deve garantir um serviço de qualidade que satisfaça todos os requisitos dispostos na legislação em vigor.

3. A Entidade transportadora deve faturar mensalmente o transporte, especificando qual a escola a que se refere a fatura, acompanhada com uma listagem nominal de alunos.

4. A Entidade transportadora deve colaborar com a Câmara Municipal de Santarém na organização do serviço de transporte escolar com o objetivo de melhorar o serviço prestado.

Artigo 16.º **Obrigações das Juntas de Freguesia**

No âmbito do presente regulamento, cabe às Juntas de Freguesia:

1. As Juntas de Freguesia devem confirmar a morada do requerente, solicitando para isso toda a documentação necessária para a validação da informação.

2. Recolher e enviar para a Divisão de Educação os pedidos de transporte entregues na Junta de Freguesia.

Artigo 17.º **Obrigações do Encarregado de Educação**

No âmbito do presente regulamento, cabe aos Encarregados de Educação:

1. Proceder à inscrição do seu educando dentro dos prazos definidos no presente regulamento.

2. Entregar toda a documentação solicitada no momento da inscrição.

3. Informar a Câmara Municipal de Santarém, de qualquer alteração de dados constantes na inscrição inicial.

4. Informar a Câmara Municipal de Santarém, em caso de desistência de utilização do transporte escolar.

Artigo 18.º **Obrigações dos alunos**

No âmbito do presente regulamento, cabe aos alunos:

1. Proceder à inscrição dentro dos prazos definidos no presente regulamento.

2. Entregar toda a documentação solicitada no momento da inscrição.

3. Utilizar devidamente e de forma responsável o meio de transporte a utilizar.

4. Sempre que utilizarem o transporte escolar devem ter na sua posse o passe escolar válido.
5. Respeitar o local de embarque e desembarque e os horários previstos.
6. Informar a Câmara Municipal de Santarém de qualquer alteração de dados constantes na inscrição inicial.
7. Informar a Câmara Municipal de Santarém, em caso de desistência de utilização do transporte escolar.

Artigo 19.º **Penalizações**

1. A Câmara Municipal de Santarém não se responsabiliza por nenhum pedido de transporte que não cumpra o disposto no presente regulamento.
2. A Câmara Municipal de Santarém não se responsabiliza pelo financiamento de nenhum pedido de transporte que não tenha sido organizado, cumprindo a legislação em vigor, pelos serviços da Divisão de educação do Município de Santarém.
3. A Câmara Municipal de Santarém pode suspender as participações atribuídas e o transporte escolar dos alunos que, utilizem o transporte indevidamente ou de forma irresponsável, colocando em causa o transporte escolar em segurança dos restantes utilizadores.

Artigo 20.º **Casos Omissos**


Todas as situações não contempladas neste regulamento, deverão ser apresentadas, por requerimento, ao Senhor Presidente da Câmara ou ao Vereador(a) com o Pelouro dos Transportes Escolares.

Artigo 21.º **Entrada em Vigor**

O presente regulamento entra em vigor no dia útil seguinte à sua publicação.

Santarém, de fevereiro de 2014.

ANEXO I – Boletim de inscrição

	CÂMARA MUNICIPAL DE SANTARÉM DIVISÃO DE EDUCAÇÃO E JUVENTUDE BOLETIM DE INSCRIÇÃO EM TRANSPORTES ESCOLARES	
A PREENCHER PELO ENCARREGADO DE EDUCAÇÃO/ALUNO:		
Identificação da Escola:		1. ^a Inscrição:
Local de Embarque:		Renovação:
IDENTIFICAÇÃO DO ALUNO:		
Nome:		
Morada:		
Localidade:	Código Postal:	N.º
Freguesia:	Telefone:	
Contribuinte:	Data de Nascimento:	(D/M/A)
Ano de Escolaridade:	Curso/Área:	
Filho de:		
e de:		
IDENTIFICAÇÃO DO ENCARREGADO DE EDUCAÇÃO:		
Nome:		
Morada:		
Localidade:	Código Postal	-
Freguesia:	Telefone:	
TIPO DE TRANSPORTE SOLICITADO:		
Rodoviária: <input type="checkbox"/>	Táxi: <input type="checkbox"/>	Especiais: <input type="checkbox"/>
O Enc. de Educação ou aluno quando maior de idade: _____		
A PREENCHER PELA JUNTA DE FREGUESIA:		
Junta de Freguesia de: _____		
Confirmo a residência do aluno a que se refere a inscrição:		
O Presidente da Junta de Freguesia		

(Assinatura e Carimbo)		
Confirmo que recebi do Encarregado de Educação: _____		
O boletim de inscrição em Transporte Escolar: <input type="checkbox"/>	Foto: <input type="checkbox"/>	Verba: <input type="checkbox"/>
Escola/Município de _____ de _____ de _____		
(Assinatura e Carimbo)		

Anexo II – Normas de Inscrição – Escolas

TRANSPORTES ESCOLARES 20../20.. INSTRUÇÕES PARA UMA CORRETA INSCRIÇÃO NOS TRANSPORTES ESCOLARES

1. O boletim deve ser devidamente preenchido pelo aluno, ou pelo respetivo encarregado de educação, tendo em conta o seguinte:

1.1. Letra bem legível e totalmente preenchido;

1.2. Correta indicação da data de nascimento;

1.3. Ano de matrícula a frequentar em 20../20..;

1.4. Confirmação da residência pela Junta de Freguesia;

1.5. Documentos a entregar, em conformidade com a tabela apresentada:

Ano de Escolaridade frequentado em 20../20..:	Ficha inscrição Município de Santarém	Requisição Rodoviária:	Foto:	...€	Cartão utilizado – ano letivo 20../20..:
4.º Ano de Escolaridade	SIM	SIM	SIM	SIM	NÃO
5.º Ano de Escolaridade	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	SIM
6.º Ano de Escolaridade	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	SIM
7.º Ano de Escolaridade	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	SIM
8.º Ano de Escolaridade	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	SIM
9.º Ano de Escolaridade	SIM	SIM	NÃO	NÃO	SIM
10.º e 11.º Anos de Escolaridade	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
Alunos que frequentam o CIS	SIM	SIM	SIM	SIM	NÃO

Nota: Sempre que o aluno necessitar de uma alteração deve entregar o passe e uma nova requisição (não precisa de pagar).

1.6. – Só são consideradas válidas as inscrições efetuadas no modelo de inscrição atual, totalmente preenchido, em conjunto com o boletim da Rodoviária do Tejo.

1.7. Têm direito a transporte escolar gratuito ou participado, pela Câmara Municipal de Santarém, os alunos que frequentam o Ensino Básico e Secundário, cuja distância da sua residência ao estabelecimento de ensino seja superior a 3km ou 4km, consoante se

tratar de estabelecimento de ensino, sem ou com refeitório, respetivamente, Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de Setembro.

1.8. Os alunos não comparticipados pelo Município de Santarém, por não cumprirem os requisitos exigidos pelo Decreto-Lei n.º 299/84 de 05 de Setembro (residir abaixo dos 3km ou 4km do estabelecimento de ensino), devem requisitar o passe 4_18. Especificamente, alunos residentes nas seguintes localidades: Bairro do Girão, Jardim de Baixo, Jardim de Cima, Outeirinho, Portela das Padeiras São Domingos, São Pedro e Santarém e que estejam inscritos na escola da sua área de residência;

1.9. Cada aluno deve preencher uma ficha de inscrição do Município de Santarém e se necessário uma requisição da Rodoviária do Tejo (apenas para alunos a frequentar o ensino regular);

2. O prazo para entrega dos boletins é o Final do mês de Junho, impreterivelmente, por forma a garantir que os alunos tenham o seu passe em Setembro.

2.1 Todos os boletins não entregues, até ao final do mês de Junho, devem ser entregues no respetivo Agrupamento, sendo recolhidos pelos nossos serviços, à semelhança de anos letivos anteriores.

2.2 Os alunos que necessitem, à semelhança do ano letivo anterior, de transporte em táxi, devem preencher e entregar o boletim de inscrição do Município de Santarém e uma foto no Agrupamento de Escolas a que pertencem.

2.3 O Município de Santarém não garante passe no início do ano letivo aos alunos/encarregados de educação que entreguem o boletim, após o prazo atrás referido.

2.4 Alunos residentes fora do Município de Santarém, a frequentar o ensino regular, devem seguir mesmas as instruções dos alunos residentes no Município de Santarém.

2.5 Os alunos que necessitem de transporte em táxi devem entregar a ficha de inscrição do Município de Santarém e uma foto até ao final do mês de Junho.

Anexo III – Normas de Inscrição – Juntas de Freguesia.

TRANSPORTES ESCOLARES 20../20.. INSTRUÇÕES PARA UMA CORRETA INSCRIÇÃO NOS TRANSPORTES ESCOLARES

1. O boletim deve ser devidamente preenchido pelo aluno, ou pelo respetivo encarregado de educação, tendo em conta o seguinte:

1.1. Letra bem legível e totalmente preenchido;

1.2. Correta indicação da data de nascimento;

1.3. Ano de matrícula a frequentar em 20../20..;

1.4. Confirmação da residência pela Junta de Freguesia;

1.5. Impresso próprio da Rodoviária do Tejo deve ser todo preenchido com exceção ao modelo do passe a requisitar, a parte de trás do impresso e o talão de entrega será preenchido pelos nossos serviços;

1.6. – Só são consideradas válidas as inscrições efetuadas no modelo de inscrição atual, totalmente preenchido, em conjunto com o boletim da Rodoviária do Tejo.

1.7. Os alunos que requisitem um novo passe devem entregar a ficha de inscrição do Município de Santarém, a requisição da Rodoviária do Tejo, uma foto e ...€.

1.8. Têm direito a transporte escolar gratuito ou participado, pela Câmara Municipal de Santarém, os alunos que frequentam o Ensino Básico e Secundário, cuja distância da sua residência ao estabelecimento de ensino seja superior a 3km ou 4km, consoante se tratar de estabelecimento de ensino, sem ou com refeitório, respetivamente, Decreto-Lei n.º 299/84, de 05 de Setembro.

1.9. Os alunos não participados pelo Município de Santarém, por não cumprirem os requisitos exigidos pelo Decreto-Lei n.º 299/84 de 05 de Setembro (residir abaixo dos 3km ou 4km do estabelecimento de ensino), devem requisitar o passe 4_18. Especificamente, alunos residentes nas seguintes localidades: Bairro do Girão, Jardim de Baixo, Jardim de Cima, Outeirinho, Portela das Padeiras São Domingos, São Pedro e Santarém e que estejam inscritos nas escola da sua área de residência;

2. O prazo para entrega dos boletins é o final do mês de Junho, impreterivelmente, na Divisão de Educação do Município de Santarém, por forma a garantir que os alunos tenham o seu passe em Setembro.

2.1 O Município de Santarém não garante passe no início do ano letivo aos alunos/encarregados de educação que entreguem o boletim, após o prazo atrás referido.

ANEXO VII – Modelo de inquérito de satisfação – Transportes Escolares.



**Município de Santarém
CÂMARA MUNICIPAL
DIVISÃO DE EDUCAÇÃO E JUVENTUDE**

**INQUÉRITO DE SATISFAÇÃO AOS UTILIZADORES
DE TRANSPORTES ESCOLARES**

Identificação

Idade:	<input type="checkbox"/>	< 15 anos	<input type="checkbox"/>	> 15 anos	Ano que frequenta:	<input type="text"/>	Estab. Ensino:	<input type="text"/>
Sexo:	<input type="checkbox"/>	Masculino	<input type="checkbox"/>	Feminino	Residência:	<input type="text"/>		

Utilização dos Serviços

	Raramente	1 vez	Algumas vezes por	1 vez dia	Regularmente
Com que frequência utiliza os Transportes Escolares	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

	Só Ida	Só volta	Ida e Volta
Utilização do serviço	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Avaliação dos Serviços da Autarquia, de acordo com a escala:

	Mau	Razoável	Bom	Excelente	Não Conhece
Atendimento	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Informações prestadas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Adequação do horário dos serviços	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Avaliação dos Serviços da Rodoviária do Tejo, de acordo com a escala:

	Mau	Razoável	Bom	Excelente	Não Conhece
Adequação de horários e percursos	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Local das paragens	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Lotação	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Condições e segurança das viaturas	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Trajetos utilizados: _____

Observações / Sugestões: _____

Data: _____

Gratos pela atenção dispensada.