

AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO TÉCNICO NO ÂMBITO DAS COMPETÊNCIAS DA AUTORIDADE DE TRANSPORTES DA CIM VISEU DÃO LAFÕES

CADERNO DE ENCARGOS

PARTE I

CLÁUSULAS JURÍDICAS

Cláusula 1ª - OBJETO

O presente procedimento consiste na aquisição de serviços de assessoria técnica no âmbito das competências da Autoridade de Transportes da CIM Viseu Dão Lafões, que se encontra detalhado na Parte II – Cláusulas Técnicas do presente Caderno de Encargos.

Cláusula 2ª - PRAZO DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

O prazo da prestação de serviços esgotará, com a obtenção do visto do Tribunal de Contas, referente ao procedimento do concurso público de transporte regular de passageiros, ou, até 31 de dezembro de 2021, caso a obtenção do visto do Tribunal de Contas ocorra em data anterior a esta, ficando no entanto salvaguardada a possibilidade de serem efetuados reajustamentos ao prazo, derivados de eventuais reprogramações e/ou reajustamentos no âmbito do processo de obtenção do visto do Tribunal de Contas.

Cláusula 3ª - PREÇO BASE

1. O preço contratual apresentado pelo concorrente contém todos os custos, encargos e despesas, cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída à CIM Viseu Dão Lafões, sendo o preço base fixado em 170.000,00€ (cento e setenta mil euros) acrescidos de IVA à taxa legal em vigor.
2. Serão excluídas as propostas cuja análise revele o constante do nº 2 do artigo 70º do Código dos Contratos Públicos (CCP).

Cláusula 4ª - SANÇÕES CONTRATUAIS

Pelo incumprimento de obrigações emergentes do contrato, a CIM Viseu Dão Lafões pode exigir do prestador de serviços o pagamento de uma pena pecuniária, de montante a fixar em função da gravidade do incumprimento nos seguintes termos:

- a) Pelo incumprimento dos prazos estabelecidos no cronograma apresentado pelo concorrente e aprovado pela CIM Viseu Dão Lafões, até 1% do preço contratual por cada semana de atraso.

Cláusula 5ª - CONDIÇÕES DE PAGAMENTO E FATURAÇÃO

1. O pagamento será efetuado 60 (sessenta) dias após a receção das respetivas faturas, as quais só podem ser emitidas após o vencimento da obrigação respetiva.
2. O Adjudicatário apresentará a fatura acompanhada de todos os elementos descritivos e justificativos que permitam a sua conferência.
3. Serão deduzidas, no pagamento a fazer ao Adjudicatário, as importâncias necessárias à liquidação das sanções contratuais que lhe tenham sido aplicadas.
4. Caso a fatura apresentada não mereça aprovação da Entidade Adjudicante, porque não esteja conforme com o contratado, esta comunicará tal decisão ao Adjudicatário que deverá apresentar outra em substituição, devidamente corrigida.

A fatura deverá incluir os seguintes elementos:

- Incidência do IVA, em separado;
- Emissão em nome da Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões;
- Edição em 2 exemplares, sendo um carimbado "ORIGINAL"

Cláusula 6ª - SIGILO

1. O Adjudicatário garantirá o sigilo quanto a informações que os seus técnicos venham a ter conhecimento relacionadas com a atividade da Entidade Adjudicante.
2. O Adjudicatário deve limitar o acesso às informações confidenciais aos seus empregados, funcionários e contratados que tenham de recorrer às mesmas para correta execução do Contrato e assegurar que os mesmos são obrigados a manter essa confidencialidade nos termos em que esta é exigível ao Adjudicatário.
3. No final da execução do presente Contrato, o Adjudicatário entregará à Entidade Adjudicante todos os documentos por si utilizados ou preparados para a realização dos serviços prestados.
4. Todos os elementos documentais referidos no número anterior passarão a ser propriedade da Entidade Adjudicante sem prejuízo para direitos de autor e de direitos de propriedade industrial que o Adjudicatário ou qualquer sociedade em relação de grupo ou de domínio tenha sobre os mesmos.
5. Consideram-se excluídos das disposições anteriores:

- a) Os documentos e informações que sejam ou se tornem do conhecimento público, sem que o Adjudicatário de tal facto seja ou possa ser considerado direta ou indiretamente responsável;
- b) Os documentos e informações que estejam, no momento da sua comunicação, já em posse do Adjudicatário e não sejam objeto de restrições ou limitações;
- c) Os documentos e informações recebidos pelo Adjudicatário de Terceiros que não exijam ao Adjudicatário compromisso de confidencialidade.

Cláusula 7ª - CESSÃO DA POSIÇÃO CONTRATUAL

O Adjudicatário não poderá ceder a sua posição contratual ou qualquer dos direitos e obrigações decorrentes do contrato.

Cláusula 8ª - RESPONSABILIDADE POR TERCEIROS

1. O Adjudicatário, salvo por dolo ou negligência não será responsável por qualquer incumprimento em que terceiros incorram a título de atraso, cumprimento defeituoso, ou incumprimento definitivo e seja qual for a natureza dos danos produzidos.

2. Sempre que o Adjudicatário sofra impedimentos na execução dos serviços para que foi contratado, em virtude de qualquer ato imputável a terceiros, deverá no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar da data de ocorrência, informar a Entidade Adjudicante de modo a esta ficar habilitada a tomar providências que estejam ao seu alcance. Em qualquer caso, o risco corre por conta do Adjudicatário.

Cláusula 9ª - CASOS FORTUITOS OU DE FORÇA MAIOR

1. Nenhuma das partes incorrerá em responsabilidade por caso fortuito ou de força maior, designadamente greves ou outros conflitos coletivos de trabalho, for impedido de cumprir as obrigações assumidas no contrato.

2. A parte que invocar casos fortuitos ou de força maior deverá comunicar e justificar tais situações à outra parte, bem como informar o prazo previsível para restabelecer a situação.

Cláusula 10ª - REPRESENTANTES DO ADJUDICATÁRIO E DA ENTIDADE ADJUDICANTE

1. As relações de Entidade Adjudicante com o Adjudicatário processar-se-ão através de representante a designar pela Entidade Adjudicante. O Adjudicatário indicará, até 10 (dez) dias úteis após a adjudicação, o seu representante junto da entidade Adjudicante, com poderes para resolver a generalidade dos assuntos emergentes do Contrato.

2. A Entidade Adjudicante poderá fazer-se representar por assessores e/ou outras entidades de sua escolha, no acompanhamento da prestação de serviços.

Cláusula 11ª - PESSOAL

1. É da responsabilidade do Adjudicatário a seleção e o recrutamento de todo o pessoal especializado, não especializado e auxiliar para a direção e a execução da sua prestação de serviços, assim como todos os encargos e despesas com esse pessoal, nomeadamente, de viagem, alojamento, alimentação, deslocações diárias, ajudas de custo, subsídios diversos, etc.

2. O recurso a horas suplementares, ou trabalho em dias feriado ou de descanso semanal, por parte do pessoal do Adjudicatário, são do seu encargo, não podendo ser faturado à Entidade Adjudicante, com exceção de solicitação expressa e fundamentada da Entidade Adjudicante e em caso de ocorrência de força maior, nos termos em que se encontra fixada no presente Caderno de Encargos.

3. O Adjudicatário é obrigado a manter nos locais de trabalho, a disciplina e boa ordem do pessoal ao seu serviço.

Cláusula 12ª - SUBCONTRATADOS E TAREFEIROS

1. A responsabilidade pela execução de todos os serviços prestados e contratados será sempre do Adjudicatário e só dele, o qual deverá submeter, com a Proposta, as empresas com quem venha a subcontratar a execução de parte dos serviços que constituem a presente prestação.

2. Caso se verifique a necessidade de o Adjudicatário recorrer, por razões de natureza excecional, à subcontratação ou execução de tarefas por Terceiros, requererá, para os casos em que tal não esteja claramente indicado na sua Proposta, prévia autorização à Entidade Adjudicante, fazendo acompanhar esse pedido dos elementos comprovativos da necessidade invocada e da capacidade e competência do Subcontratado ou Tarefeiro que propõe, sendo os eventuais atrasos derivados de autorização exclusivamente imputáveis ao Adjudicatário.

Cláusula 13ª - PATENTES, LICENÇAS E MARCAS REGISTRADAS

1. São da responsabilidade do Adjudicatário quaisquer encargos decorrentes da utilização, no fornecimento, de marcas registadas, patentes registadas ou licenças.
2. Caso a Entidade Adjudicante venha a ser demandada por ter infringido, na execução do contrato, qualquer dos direitos mencionados no número anterior, o Adjudicatário indemniza-o de todas as despesas que, em consequência, haja de fazer e de todas as quantias que tenha de pagar seja a que título for.

3. O Adjudicatário é responsável por qualquer violação das normas legais ou direitos de terceiros em relação a patentes, modelos de utilidade, marcas, modelos e desenhos industriais direitos de autor ou direitos conexos, bem como quaisquer direitos de propriedade intelectual por ele utilizados, em que incorra no âmbito do presente Contrato.

Cláusula 14ª – DIREITOS DE PROPRIEDADE INTELECTUAL

Atento o carácter reservado da documentação a produzir, a Entidade adjudicante é detentora exclusiva dos direitos de propriedade intelectual de todos os estudos, planos e demais documentação produzida no âmbito do presente procedimento, não podendo o Adjudicatário, em caso algum, ceder, utilizar ou copiar tais documentos.

Cláusula 15ª - RESOLUÇÃO DO CONTRATO

1. O incumprimento do Contrato por qualquer das Partes contratantes, dará à Parte não faltosa o direito de o resolver nos termos gerais do direito.
2. Para efeitos do número anterior, a Entidade Adjudicante notificará por escrito o Adjudicatário para sanar as deficiências assinaladas no prazo de 5 (cinco) dias úteis.
3. Não se verificando sanadas as deficiências notificadas, a Entidade Adjudicante poderá resolver então o contrato, operando-se a resolução na data da receção da referida notificação.
4. O incumprimento do prazo para a prestação de serviços dá direito à Entidade Adjudicante de proceder à resolução automática do presente contrato operando-se esta resolução na data de receção da notificação por parte do Adjudicatário.
5. Com a receção da notificação o Adjudicatário deve iniciar, de imediato, todas as diligências que lhe permitam cessar a prestação de serviços.
6. Caso a Entidade Adjudicante venha a resolver o Contrato, o Adjudicatário deverá indemnizar a Entidade Adjudicante pelo valor dos danos e prejuízos a este causados em virtude do comportamento faltoso.
7. A resolução do Contrato, por qualquer razão, não prejudicará ou afetará os direitos constituídos e os deveres e responsabilidades assumidas por qualquer dos outorgantes.

Cláusula 16ª - FORO COMPETENTE

1. No caso de divergência relativo à interpretação, execução ou cumprimento de obrigações emergentes do presente Contrato, os Outorgantes, obrigam-se a procurar uma solução consensual.

2. Qualquer litígio ou diferendo será submetido à apreciação dos responsáveis máximos dos Outorgantes, que envidarão todos os esforços para obter uma solução consensual.

3. Se no prazo de 30 dias após o início da situação de diferendo, se frustrar a tentativa de resolução referida no número anterior, o litígio ou diferendo será decidido por recurso ao Tribunal Administrativo e Fiscal de Viseu, com renúncia expressa a qualquer outro.

Cláusula 17ª - PREVALÊNCIA

1. Fazem parte integrante do contrato o caderno de encargos, a carta convite e a proposta do Adjudicatário.

2. Em caso de dúvidas aplicam-se as regras de prevalência definidas pelos números 5 e 6 do artº 96º do CCP.

Cláusula 18ª - COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

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 CCP, para o domicílio ou sede contratual de cada uma, identificados no contrato.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

Cláusula 19ª - LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A tudo o que não esteja especialmente previsto aplica-se o regime previsto no CCP.

PARTE II

CLÁUSULAS TÉCNICAS

Especificações Técnicas

Cláusula 20ª – ENQUADRAMENTO TÉCNICO E LEGAL

A decisão do Governo refletida no Decreto-Lei nº 169-A/2019 de 29 de novembro de 2019 veio alterar o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei nº 52/2015, aprovado pela Lei nº 52/2015, permitindo às autoridades de transportes competentes, que quando comprovadamente tivessem iniciado os procedimentos pré-contratuais de seleção de operadores de serviço público ou de contratualização de serviços públicos de transportes, através da submissão das

peças de procedimento ao parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), poderiam determinar a prorrogação dos instrumentos contratuais e das autorizações provisórias em vigor, até à conclusão dos mesmos procedimentos e não excedendo o prazo máximo de dois anos, de forma a assegurar a manutenção do serviço público de transporte de passageiros.

A CIM realizou, então, a prorrogação das Autorizações Provisórias ao abrigo do Decreto-Lei nº 169-A/2019. Esta alteração de abordagem para o período compreendido entre 3 de dezembro de 2019 até à entrada em operação do novo operador vencedor do concurso público internacional impôs a necessidade de proceder à fundamentação económica financeira para atribuição de compensações aos operadores em cada município e com cada operador em face dos contratos dos Municípios que seriam alvo de renovação.

Por conseguinte, a 9 de dezembro foi publicada a abertura de procedimento do concurso público internacional que viria a selecionar um operador de transportes único. Todavia, o concurso terminou a 17 de março sem qualquer proposta apresentada.

Assim, será necessário visitar a rede e serviços em operação na região, a sua adequabilidade às necessidades das populações, e redefinir uma rede que seja comportável, numa perspetiva financeira para os municípios. Deverá ainda ser revisitado o financiamento atualmente existente dos municípios aos operadores de transporte presentes na região.

Por outro lado, a redefinição da rede deverá ter presente a manutenção do serviço público de transporte de passageiros devendo a mesma ser complementada com soluções de transporte flexível.

Por conseguinte, na sequência da crise de saúde pública provocada pela pandemia COVID-19, o Governo tomou um conjunto de medidas de prevenção e de contenção que afetam o Serviço Público de Transporte de Passageiros, pelo que tem sido publicada diversa legislação que tem afetado a dinâmica e a rede de Serviços Públicos de Transporte na região da CIM Viseu Dão Lafões, nomeadamente com a definição de serviços essenciais bem como com a definição da rede de serviços de transporte para servir os alunos do 11º e 12º anos (e 2º e 3º anos do ensino profissional), bem como o progressivo desconfinamento da restante população.

Por outro lado, o estudo de transporte flexível desenvolvido em 2019 teve por base a rede a contratualizar no concurso público internacional de 2019. Sendo agora necessária a revisão da rede regular, pelos motivos anteriormente expostos, tal implica a revisão da rede de transporte flexível em linha com a rede regular que vier a ser definida.

Complementarmente terá de ser revistada a viabilidade económico-financeira da rede de transporte flexível dentro da comportabilidade orçamental dos municípios e em consonância com a rede regular.

Neste contexto, os trabalhos a desenvolver pela empresa serão de assessoria e aconselhamento à Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões na preparação da concretização dos vários trabalhos a desenvolver nomeadamente na preparação dos elementos técnicos necessários associados à operação.

Neste sentido, o sucesso desta assessoria envolverá, para além da equipa técnica da CIM:

- Os municípios:
 - Que disponibilizarão informação sobre infraestruturas atuais e previstas (interfaces), carreiras de transporte escolar e outros serviços de transporte contratados e os valores gastos anualmente nestes serviços;
 - Na tomada de decisões sobre as opções de modelo de contratualização, de rede e de serviços a contratualizar.
- Os operadores de transporte:
 - Na disponibilização de informação sobre os serviços atuais de transporte escolar (percursos, horários) que se realizam em serviço regular e em serviço dedicado;
 - No ajustamento da informação carregada na plataforma SIGGESC e na Plataforma de Transportes adquirida pela CIM (plataforma open source¹), para que ambas reproduzam a operação atual.

De seguida irão enumerar-se os trabalhos a desenvolver:

Nota: A proposta metodológica a apresentar para as diferentes áreas de intervenção será sujeita a validação na fase de execução do contrato.

1. NOVO CONCURSO PÚBLICO DA REDE REGULAR DE TRANSPORTE PÚBLICO A CONCESSIONAR

Como referido anteriormente, verificou-se que o concurso público internacional para a seleção do operador de transportes para a região Viseu Dão Lafões não teve propostas apresentadas.

Neste sentido, terá de ser revisitada a rede regular proposta bem como o clausulado técnico e o modelo de contratualização.

Por sua vez, também a crise de saúde pública provocada pela pandemia COVID-19 alterou o paradigma do sistema de transportes, pelo que a sua influência deverá ser avaliada e enquadrada na análise anterior.

Assim, deverão ser identificadas as possíveis opções para o modelo de contratualização a implementar, os respetivos riscos e eventuais encargos associados bem como a definição da rede e os serviços a contratualizar, tendo em conta os serviços mínimos impostos pela Lei 52/2015 bem como os tarifários a praticar, a eventual integração tarifária, o suporte tecnológico do sistema de bilhética e

¹ Plataforma com base de dados centralizada em MS SQL Server e PostgreSQL; Ligação dos dados espaciais a um servidor SIG open source para disponibilização dos dados em formato WMS e WFS ou outros standards dos motores geográficos; sistemas de coordenadas: Datum 73, WGS84 e ETRS89 e interação com elementos; API Rest para alimentação das aplicações web e partilha livre dos dados alfanuméricos pela CIM a terceiros.

da gestão de percursos e frota assim como a dimensão e idade da frota a operar, tanto para a rede regular como para a rede de transporte flexível.

Por sua vez deverá ser estruturado o clausulado técnico do Caderno de Encargos para a contratualização, definindo diversos aspetos tais como a rede e os serviços a contratualizar, o código de exploração, o tarifário e os títulos de transporte, o sistema de bilhética, a plataforma de gestão, o nível de serviço, a informação ao público, a frota, os indicadores de avaliação e acompanhamento do desempenho, obrigações de prestação de informação, modelo financeiro, fórmula de remuneração e modelo de fiscalização do contrato.

Por outro lado, o modelo contratual a implementar deverá promover a sustentabilidade do sistema e, complementarmente, assegurar um nível de interesse elevado por parte dos operadores económicos e garantir níveis de risco, de custos e de responsabilidade para a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões compatíveis com os seus objetivos.

Neste contexto, deverão ser analisadas as opções que se considerem ter potencial para serem implementadas. Estas deverão ser apresentadas à Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões para decisão, bem como as suas repercussões em termos de encargos e riscos.

A definição do modelo de contratualização definirá que risco comercial e de operação que a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões estará disponível para assumir em função da rede e serviços que sirvam as populações e que possa conter alguma inovação, de forma a tornar o sistema mais atrativo e, conseqüentemente, mais sustentável.

Terão de ser tidas em conta questões como a conectividade a outros modos de transporte, que sejam articulados com outros serviços contratualizados em contextos distintos, nomeadamente o ferroviário, o transporte flexível e os modos suaves, o nível de conforto bem como a integração tarifária. O papel do transporte escolar como fonte de financiamento para as melhorias dos serviços deverá ser alvo de uma reflexão que permita avaliar todas as opções de financiamento futuro da rede a contratualizar.

Contudo, tal como referido anteriormente, a Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões reconhece que a rede atual poderá não servir todas as necessidades de mobilidade das populações, em face da crise pandémica vivida, sendo necessário repensar o transporte escolar, e as deslocações das populações mais isoladas, mas também a integração tarifária entre serviços e operadores em territórios contíguos, ou com outros modos de transporte.

Neste sentido deverá dar-se sequência ao trabalho já desenvolvido, no âmbito do Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes, concentrando esforços na concretização das ações previstas no Plano Operacional de Transportes Públicos estabelecido à luz do quadro legal atualmente em vigor – Regulamento (CE) 1370/2007 e da Lei 52/2015.

Para este efeito, deverá proceder-se a um novo desenho da oferta atual e, tendo por base informação dos municípios e da CIM, deverá ser proposta a rede e serviços a contratualizar, tendo presente o

disposto na Lei 52/2015 relativo aos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros, garantindo a conformidade com a legislação ao nível da cobertura territorial, cobertura temporal, comodidade, dimensionamento do serviço e informação ao público, e tendo presente as necessidades de mobilidade de toda a população.

Assim, serão realizadas um conjunto de tarefas, que deverão dar continuidade ao trabalho realizado no Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes e que conduzirá à nova definição da rede e dos serviços a contratualizar.

O esquema seguinte apresenta as principais tarefas a realizar no âmbito deste ponto, para além das anteriormente enunciadas:

- Desenhar a nova rede regular de Serviços Públicos de Transporte de Passageiros Transportes;
- Elaborar o Estudo de Viabilidade Económico Financeira (EVEF)
- Validar a rede de Serviços Públicos de Transporte de Passageiros Transportes inserida no SIGGESC
- Comparar a rede de Serviços Públicos de Transporte de Passageiros Transportes atual com a rede de Serviços Públicos de Transporte de Passageiros Transportes a colocar a contratualização;
- Garantir, em articulação com os operadores, a atualização do SIGGESC em todos os seus parâmetros
- Definir a proposta de rede regular a colocar a concurso
- Redigir o documento de fundamentação que acompanhará o pedido de parecer prévio vinculativo;
- Elaboração dos demais documentos técnicos, económicos e financeiros necessários ao lançamento do novo procedimento
- Apoio ao júri do concurso
 - Nos pedidos de esclarecimento
 - Nos erros e omissões
 - Na análise das propostas
 - Na análise das reclamações apresentadas em sede de relatório preliminar
 - Na análise das reclamações apresentadas em sede de relatório final
- Apoio nos esclarecimentos a prestar ao Tribunal de Contas;
- Apuramento da conta pública de transportes por município.

No final desta assessoria, a entidade adjudicante deverá preparar um documento que conterà as condições técnicas a que deverá obedecer o serviço de transporte de passageiros a contratualizar. O referido documento deverá dar também cobertura aos seguintes aspetos da operação:

- Descrição da rede e dos serviços a prestar;
- Tarifário;
- Bilhética;
- Qualidade de serviço;
- Informação ao público;
- Frota;

- Obrigações de prestação de informação;
- Fiscalização do contrato e relacionamento institucional;
- Outros que se virem a revelar relevantes durante a assessoria.

Este documento integrará o clausulado técnico do Caderno de Encargos para a formalização da contratualização.

Será necessário articular com a equipa jurídica da CIM e consultores jurídicos para harmonizar as opções tomadas.

2. ASSESSORIA À COMUNIDADE INTERMUNICIPAL

Admite-se que, no decurso da preparação dos elementos descritos nos pontos anteriores, possa vir a ser necessário prestar assessoria à CIM Viseu Dão Lafões, na área da mobilidade e transportes.

Os temas desde já identificados e incluídos nesta assessoria são os descritos abaixo. No entanto poderão surgir outros temas relacionados, durante o período de execução do contrato para os quais a CIM poderá solicitar apoio.

2.1 REDE DE TRANSPORTE FLEXÍVEL E IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETO PILOTO EM PELO MENOS 2 MUNICÍPIOS

Tal como anteriormente referido, o estudo de transporte flexível desenvolvido em 2019 teve por base a rede a contratualizar no concurso público internacional de 2019, sendo agora necessária a revisão da rede regular, pelos motivos anteriormente expostos, tal implica um novo desenho da rede de transporte flexível em linha com a rede regular que vier a ser definida.

Complementarmente terá de ser elaborada a viabilidade económico-financeira da rede de transporte flexível dentro da comportabilidade orçamental dos municípios e em consonância com a rede regular.

Por fim, terá de ser iniciado o processo de implementação do transporte flexível piloto em pelo menos dois Municípios do território da CIM Viseu Dão Lafões, até 31 de outubro de 2020, tendo por base as seguintes ações:

- Apresentação, aos Municípios, da proposta de rede a implementar indicando:
 - Cronograma de implementação nos Municípios piloto;
 - Proposta de execução financeira e previsão de custos;
 - Regulamento dos passageiros;
 - Modelo de Negócio
 - Tipos de títulos e tarifas a aplicar aos passageiros;

- Definição de premissas base para elaboração de clausurado técnico e modelo de contratualização com os operadores;
 - Modelo de Divulgação;
 - Definição dos parâmetros para contratualização de software que auxilie a implementação do Transporte Flexível;
 - Definição das características de funcionamento de uma central telefónica;
 - Definição das eventuais fontes de financiamento, a que a CIM Viseu Dão Lafões se possa candidatar;
 - Elaboração do EVEF;
 - Acompanhamento da CIM nas sessões de esclarecimento do projeto junto das forças vivas dos municípios associados da CIM;
 - Relatório final do projeto.

2.2 ANÁLISE DA DINÂMICA DA REDE DEVIDO À CRISE PANDÉMICA POR COVID-19 E À IMPLEMENTAÇÃO DO DL 14-C/2020

Na sequência da crise de saúde pública provocada pela pandemia COVID-19, o Governo tem vindo a tomar um conjunto de medidas de prevenção e de contenção que afetam o Serviço Público de Transporte de Passageiros.

Neste sentido, será necessária a assessoria às diversas alterações na rede de transportes provocadas pela diversa legislação que tem afetado a sua dinâmica e a rede dos seus Serviços Públicos de Transporte nomeadamente com a definição de serviços essenciais que vão alterando à medida que se alteram as premissas, assim como com a definição da rede de serviços de transporte para servir os alunos no próximo ano letivo 2020/2021.

Assim, o apoio aos operadores de transportes para cobertura do défice de exploração dos serviços essenciais, será prolongado até 31 de dezembro de 2020, pelo que, será necessário dar apoio na definição e nos ajustamentos dos serviços essenciais, adaptados às necessidades que vierem a ser colocadas em cada momento, em contexto de pandemia, no cálculo do défice de exploração, bem como, na definição das possíveis fontes de financiamento para a mitigação do défice.

Neste contexto, será necessário prestar apoio técnico à CIM em diversos temas associados à manutenção do SPTP no seu território, nomeadamente:

- i) na definição e fundamentação da escolha dos serviços essenciais de transportes para a subsequente adaptação para a situação de calamidade e o regresso às aulas presenciais do ano letivo 2020/2021;
- ii) na identificação dos instrumentos financeiros disponíveis para promover o pagamento de compensações/défice de exploração aos operadores;

- iii) na recolha de informação, elaboração de relatórios e resposta a pedidos de esclarecimentos nas interações com a AMT, no âmbito da supervisão e fiscalização para efeitos da avaliação prevista pelo Decreto-Lei n.º 14-C/2020 de 7 de abril;
- iv) Apoio na validação dos custos, das receitas e das compensações a pagar aos operadores no 3º Trimestre e 4º Trimestre;
- v) Acompanhamento da CIM nas reuniões a realizar com os operadores – presenciais.

Neste processo revela-se que será necessária uma estreita articulação entre os operadores e a CIM de forma a gerir, em conjunto com os seus municípios, a definição dos serviços adequados às necessidades de mobilidade da população em geral, e da população escolar em particular. Esta articulação poderá impor reuniões presenciais, sessões de esclarecimento aos municípios e preparação de comunicação à população.

2.3 PAMUS – PLANO DE AÇÃO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Considerando que a Comunidade Intermunicipal tem aprovado um Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável para Viseu Dão Lafões (PAMUS), que se encontra ancorado numa estratégia de baixo teor de carbono, e que inclui a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável, contendo medidas que promovem a redução da emissão de gases com efeito de estufa, e a diminuição da intensidade energética, promovendo simultaneamente o aumento da quota do transporte coletivo e dos modos suaves, nas deslocações urbanas associadas à mobilidade quotidiana.

Neste sentido, no referido Plano, o qual está disponível no website da CIM Viseu Dão Lafões, foram elencadas as ações a desenvolver em cada um dos Municípios que integram a CIM Viseu Dão Lafões, estando as mesmas suportadas em fichas de ação, onde é identificada a área de intervenção, a caracterização da ação, o custo estimado, o contributo, entre outros.

Assim, será necessário rever o referido plano em toda a sua extensão, adequando as intenções mais recentes dos municípios às linhas de financiamento disponíveis, maximizando a sua utilização.

Esta atividade deverá impor a necessidade de reuniões com os municípios e com a entidade gestora do Programa Operacional Centro 2020.

2.4 PROTransP – PROGRAMA DE APOIO À DENSIFICAÇÃO E REFORÇO DA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Considerando a publicação do Despacho n.º 5545-B/2020, a 15 de maio, relativo ao Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), que tem por objetivo promover o reforço dos atuais serviços e a implementação de novos serviços de transporte público, regular e flexível, que resultem em ganhos em termos da acessibilidade dos territórios e das suas populações aos principais serviços e polos de emprego, e que promovam a transferência dos atuais

utilizadores do transporte individual para o transporte coletivo de passageiros, contribuindo assim para a indução de padrões de mobilidade mais sustentáveis e para a descarbonização da mobilidade.

Neste sentido com a apresentação de uma candidatura a este programa, tem de ser realizada a sua monitorização verificando ainda o preconizado no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril e subsequentes publicações de legislação que venham a referir a utilização da verba deste projeto.

Neste contexto, será necessário a realização das seguintes ações:

- Redefinição das medidas de apoio à densificação e reforço da oferta, quando se revele necessário;
- Definição de medidas de desenvolvimento de estudos, aquisição e implementação de sistemas de gestão de transporte flexível;
- Apoio na elaboração de campanhas para a promoção do transporte público;
- Análise da execução e repartição das verbas tendo em vista as ações propostas;
- Elaboração de relatório intercalar, relativo à execução do programa até 30 de outubro;
- Realização do relatório final de execução do PROTransP;
- Avaliação e apresentação de relatório sobre o impacto das medidas implementadas;
- Monitorização de todas as ações anteriores.

A redefinição de medidas no âmbito deste programa deverá ser apresentada ao Conselho Intermunicipal, identificando e justificando as alterações propostas fundamentando os benefícios para a mobilidade e avaliando o impacto económico-financeiro gerado.

2.5 PART 2020 – PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, a 3 de janeiro, que estabelece o regime jurídico do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos coletivos de passageiros, é dada continuidade ao PART para o ano 2020, que continua a ter como objetivos o financiamento das autoridades de transporte para a implementação e desenvolvimento de medidas de apoio à redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo de passageiros, de forma a promover o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede.

Todavia, tendo em conta a crise pandémica por COVID-19 e o referido anteriormente, poderá ser necessária a adequação da verba do PART para a mitigação do défice de exploração, tal como foi feito para o 2º trimestre de 2020 através do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

Assim, será necessário a realização das seguintes ações:

- Apresentação de análise mensal sobre a execução das medidas do PART;
- Apresentação de estudo sobre implementação de medidas adicionais de redução tarifária;
- Elaboração de relatório intercalar, relativo à execução do programa até 30 de outubro;

- Realização do relatório final de execução do PART;
- Avaliação e apresentação de relatório sobre o impacto das medidas implementadas;
- Monitorização de todas as ações anteriores.

A redefinição de medidas no âmbito deste programa deverá ser apresentada ao Conselho Intermunicipal, identificando e justificando as alterações propostas fundamentando os benefícios para a mobilidade e avaliando o impacto económico-financeiro gerado.

2.6 AVISO N.º 2/2020 DO FUNDO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES

Considerando que, no âmbito da publicação do Aviso n.º 2/2020 do Fundo de Serviço Público de Transportes, foram apresentadas candidaturas, que independentemente da sua aprovação se tornam necessárias executar.

Neste sentido, são apresentadas as áreas temáticas mais adequadas à prossecução dos objetivos da CIM enquanto Autoridade de Transporte:

ÁREA TEMÁTICA: Implementação de sistemas e aplicações de informação ao público

Com a implementação desta área temática, a CIM pretende disponibilizar às populações informação “estática” sobre a oferta de transportes na região, convicta que a disponibilização de informação contribuirá para a maior utilização dos transportes públicos na região, contribuindo para a descarbonização e para uma maior eficiência na utilização dos recursos.

Esta ação estava prevista como uma obrigação contratual a desenvolver no âmbito da contratualização do serviço público de transporte de passageiros, no entanto, tendo o concurso ficado sem concorrentes e estando a CIM a desenvolver trabalhos preparatórios que conduzirão ao lançamento de um novo concurso, considera essencial, que, para a diversidade de operadores presentes no território se possa introduzir, o mais brevemente possível, a informação à população sobre a oferta de transportes existente no território, contribuindo assim para a promoção da utilização dos transportes públicos no território e consequentemente para a descarbonização.

Neste sentido, será necessário a realização das seguintes ações:

- Proposta de implementação de sistemas estáticos de informação ao público, designadamente, mapas de rede, horários, tarifários e notificações de perturbação na rede, definindo qual a melhor tipologia de sistema estático a implementar nos diversos locais (sejam eles físicos ou digitais), indicando a sua localização georreferenciada;
- Apresentação de proposta de divulgação de informação diversa sobre a oferta de transporte.

As soluções selecionadas para esta área temática deverão ser apresentadas ao Conselho Intermunicipal, identificando e justificando as vantagens e desvantagens das soluções propostas identificando e justificando a solução recomendada.

ÁREA TEMÁTICA: Sistemas de transporte flexível

Com a implementação da área temática supra, a CIM pretende dispor de uma rede de transporte flexível com cobertura expressiva no território de modo a que a mesma esteja articulada com a rede de transporte regular.

Embora a CIM tenha realizado e concluído em 2019 um estudo de transporte flexível, que seria implementado em 2020 no território, tal estudo considerou que a rede regular seria a rede levada a concurso, o que não foi possível contratualizar.

Desta forma, e sendo necessário um novo desenho da rede regular a contratualizar, pelos motivos já descritos anteriormente, essa decisão imporá um novo desenho para a rede de transporte flexível que deverá ser ampliada para percursos/horários que se vierem a revelar necessários de acordo com o desenvolvimento da rede regular.

Assim, é necessário desenvolver um estudo de transporte flexível que terá de ser realizado em estreita articulação com o novo desenho da rede regular garantido a desejada complementaridade de serviço público no território.

Para estas duas redes terão de ser realizados estudos económico-financeiros que garantam a viabilidade das operações a custos comportáveis pelos municípios.

O desenvolvimento destes estudos terá de ser realizado em estreita articulação com a equipa técnica da CIM e com os Municípios.

Neste sentido, será necessário a realização das seguintes ações:

- Realização de estudos e modelos de configuração e otimização de percursos, incluindo definição dos percursos diários, da localização as paragens e do número de capacidade dos veículos existentes e/ou a criar no território;
- Realização de estudos de avaliação económico-financeira dos referidos projetos, incluindo a definição das necessidades de financiamento para a operacionalização do serviço, em função das características do mesmo e respetivas tarifas a aplicar.

As opções de rede regular e flexível deverão ser discutidas com cada município e apresentadas individualmente. Relativamente à rede inter-regional esta deverá ser consensualizada com as autoridades de transporte limítrofes. As soluções estabilizadas deverão ser apresentadas ao Conselho

Intermunicipal, identificando e justificando as vantagens e desvantagens das soluções propostas e identificando e justificando a solução recomendada.

2.7 APOIO NA ARTICULAÇÃO DE SISTEMAS TECNOLÓGICOS QUE APOIEM AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE NA CIM VISEU DÃO LAFÕES

No seguimento das diversas alterações de premissas inerentes à rede de transportes, seja ela regular ou flexível, será necessário complementar cada vez mais estas alterações com sistemas tecnológicos de informação em tempo real e outras.

Assim, será necessária assessoria neste âmbito de modo a que sejam identificados os modelos de dados com vista à integração na plataforma de transportes da CIM (plataforma open source¹).

Esta atividade pressupõe a identificação e posterior interação com fornecedores das diversas tecnologias existentes, apoiando a CIM na compreensão e seleção daquela que se vier a considerar a mais vantajosa.

2.8 TAT – TAXA DE ATUALIZAÇÃO TARIFÁRIA

No âmbito da Taxa de Atualização Tarifária, que todos os anos poderá ser atualizada, em face da alteração das premissas referentes às condições de transporte provocadas pela pandemia por COVID-19 poderá ser necessário assessoria complementar de forma a ir-se ao encontro do equilíbrio do sistema de custos da rede de transportes.

Neste sentido, será necessária a realização de um estudo com vista à aplicação da TAT para o ano de 2021.

2.9 PLANO INTERMUNICIPAL DE TRANSPORTE ESCOLAR

Por sua vez, no âmbito do Plano Intermunicipal de Transporte Escolar, e em face da alteração das premissas referentes às condições de transporte provocadas pela pandemia por COVID-19 poderá ser necessário assessoria complementar para a redefinição da rede e de atualização deste plano consoante as necessidades apuradas para o ano letivo 2020/2021.

Neste sentido, será necessária a realização das seguintes ações:

- Elaboração de Plano Intermunicipal de Transporte Escolar onde estejam identificados os percursos necessários para suprir as necessidades dos alunos no ano letivo 2020/2021;
- Apresentação de estudo sobre os custos associados à implementação dos novos horários de funcionamento dos estabelecimentos de ensino devido às indicações emanadas pelo Ministério da Educação e pela DGS;
- Definição da rede transporte intermunicipal escolar 2021/2022 e eventuais ajustamentos;

- Georreferência dos locais de origem dos alunos;
- Identificação dos SPTP utilizados pelos alunos;
- Registo desta informação em SIG;
- Criação de modelos de dados em open source e que ficará propriedade da CIM;
- Registo em SIG dos serviços dedicados de transporte escolar.

Esta atividade deverá ser realizada em estreita articulação com cada um dos municípios da CIM e com todos os operadores presentes na região, sendo necessária interação individual com eventual necessidade de reuniões individuais com as equipas técnicas envolvidas.

2.10 APOIO NA ELABORAÇÃO DE CANDIDATURAS

Para além do referido anteriormente, no que toca à definição e identificação de fontes de financiamento para a área da mobilidade e transportes, deverá, também, ser dado apoio na elaboração das respetivas candidaturas, das quais se destacam:

- PART;
- PROTransP;
- FSPT;
- Fundo Ambiental;
- Fundos Comunitários e/ou outras fontes de financiamento que vierem a surgir durante o decorrer da assessoria

O desenvolvimento desta atividade deverá decorrer com proatividade do adjudicatário identificando oportunidades concretas e preparando conteúdos para apresentação ao Conselho Intermunicipal de apoio à decisão.

2.11 REUNIÕES PRESENCIAIS

Deverá ser considerada pelo menos uma reunião presencial por mês (ordinária), na sede da CIM Viseu Dão Lafões, durante todo o prazo de execução do contrato.

A estas reuniões ordinárias deverão ser acrescentadas outras reuniões presenciais, na medida do necessário, que se poderão realizar em qualquer um dos Municípios da CIM ou na sede de outras entidades como o IMT, AMT, etc. não se estimando que estas reuniões ordinárias sejam superiores a dez.

3 - Recursos humanos a afetar ao projeto

Em termos de equipa a afetar ao projeto deverá ser assegurado um/a Gestor/a / Coordenador (a) de projeto, com experiência na coordenação de equipas e de projetos na área da mobilidade e dos transportes.

Deverão, também, ser assegurados, o mínimo de cinco elementos para constituição da equipa técnica, sendo que idealmente, deverão ter o seguinte perfil:

- 1 especialista em mobilidade e transporte público;
- 1 especialista em economia com experiência em modelação económica e financeira de projetos no setor dos transportes;
- 1 especialista em geografia ou ordenamento do território;
- 1 especialista em SIG;
- 1 especialista com experiência no desenvolvimento de plataformas tecnológicas na área da mobilidade e transportes.

De referir que nenhum dos elementos poderá acumular mais do que 2 dos perfis acima identificados.

Cláusula 21ª - CONTROLO DE QUALIDADE

Não serão aceites quaisquer elementos ou informações que não respeitem as condições constantes nas Peças do Procedimento deste Concurso Público.