



CADERNO DE ENCARGOS

CONSULTA PRÉVIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANO DE MOBILIDADE SUSTENTAVEL DA CIDADE DE TAVIRA

CADERNO DE ENCARGOS

CADERNO DE ENCARGOS
ÍNDICE

CAPÍTULO I – Disposições Gerais

- CLÁUSULA 1.^a - Objeto
- CLÁUSULA 2.^a – Contrato
- CLÁUSULA 3.^a – Prazo
- CLÁUSULA 4.^a – Preço base

CAPÍTULO II – Obrigações Contratuais

SECÇÃO I – Disposições do prestador de serviços

SUBSECÇÃO I – Disposições gerais

- CLÁUSULA 5.^a – Obrigações principais do prestador de serviços
- CLÁUSULA 6.^a - Fases da prestação do serviço
- CLÁUSULA 7.^a - Forma de prestação do serviço
- CLÁUSULA 8.^a - Prazo de prestação do serviço
- CLÁUSULA 9.^a - Receção dos elementos a produzir ao abrigo do contrato
- CLÁUSULA 10.^a - Transferência da propriedade
- CLÁUSULA 11.^a - Conformidade e garantia técnica

SUBSECÇÃO II – Dever de sigilo e proteção de dados

- CLÁUSULA 12.^a – Objeto do dever de sigilo
- CLÁUSULA 13.^a – Prazo do dever de sigilo
- CLÁUSULA 14.^a – Proteção de dados

SECÇÃO II – Obrigações do Município

- CLÁUSULA 15.^a - Preço contratual
- CLÁUSULA 16.^a - Condições de pagamento

CAPÍTULO III – Penalidades contratuais e resolução

- CLÁUSULA 17.^a - Penalidades contratuais
- CLÁUSULA 18.^a - Força maior
- CLÁUSULA 19.^a – Resolução por parte do contraente público
- CLÁUSULA 20.^a – Resolução por parte do prestador de serviços

CAPÍTULO IV – Caução e seguros

- CLÁUSULA 21.^a – Caução
- CLÁUSULA 22.^a – Seguros

CAPÍTULO V – Resolução de litígios

- CLÁUSULA 23.^a – Foro competente

CAPÍTULO VI – Disposições finais

CLÁUSULA 24.^a – Subcontratação e cessão da posição contratual

CLÁUSULA 25.^a – Comunicações e notificações

CLÁUSULA 26.^a – Contagem dos prazos

CLÁUSULA 27.^a – Gestor do contrato

CLÁUSULA 28.^a – Avaliação de fornecedores

CLÁUSULA 29.^a – Legislação aplicável

ANEXO I – Disposições técnicas

CADERNO DE ENCARGOS

Capítulo I

Disposições gerais

Cláusula 1.ª

Objeto

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 aquisição de serviços para a elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável da cidade Tavira.

2 - A prestação de serviços inclui a elaboração de todos os trabalhos necessários ao cumprimento dos objetivos que estão subjacentes, de acordo com as disposições técnicas definidas no Anexo I, parte integrante do presente caderno de encargos.

Cláusula 2.ª

Contrato

1 - O contrato é composto pelo respetivo clausulado contratual e os seus anexos.

2 – O contrato a celebrar integra ainda os seguintes elementos:

- a) Os suprimimentos dos erros e 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.

3 – Em caso de divergência entre os documentos referidos no número anterior, a respetiva prevalência é determinada pela ordem pela qual aí são indicados.

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 artigo 101.º desse mesmo diploma legal.

Cláusula 3.ª

Prazo

1 - O contrato mantém-se em vigor até ao cumprimento do seu objeto 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.

2 - O contrato produz efeitos no dia seguinte ao da sua outorga. Caso a redução do contrato a escrito não seja exigida, ou seja dispensada, o contrato produz efeitos no dia seguinte à data da disponibilização dos documentos de habilitação na plataforma.

Cláusula 4.ª

Preço base

O preço base é o preço máximo que o Município de Tavira se dispõe a pagar pela execução de todas as prestações que constituem o seu objeto, correspondendo a € 45.000,00, ao qual acresce o IVA à taxa legal em vigor, se este for legalmente devido.

Capítulo II

Obrigações contratuais

Secção I

Obrigações do prestador de serviços

Subsecção I

Disposições gerais

Cláusula 5.ª

Obrigações principais do prestador de serviços

1 - Sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação aplicável, no caderno de encargos ou nos artigos contratuais, da celebração do contrato decorrem para o prestador de serviços as seguintes obrigações principais:

- a) Executar o trabalho adjudicado, com a absoluta subordinação aos princípios da ética profissional, isenção, independência, zelo e competência;
- b) Cumprir as condições fixadas para execução do trabalho, no convite, caderno de encargos, na proposta apresentada e no contrato a celebrar;

c) Garantir a gestão global de todo o projeto de forma a garantir a preparação, execução e monitorização de todas as ações, o cumprimento da calendarização e, ainda, a garantia da qualidade do projeto e de participação de todos os diferentes intervenientes, durante todo o processo.

2 - A 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, incluindo a preparação, execução e encargos de todos os trabalhos.

Cláusula 6.ª

Fases da prestação do serviço

1 - Os serviços objeto do contrato compreendem as fases de trabalho necessárias à elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável:

- a) 1ª Fase: Caracterização e diagnóstico
- b) 2ª Fase: Construção de cenários e definição de estratégia
- c) 3ª Fase: Formulação de propostas; Plano/programa de ação e de investimentos

2 - A elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável deverá ser acompanhada de um modelo de participação pública, um sistema de informação geográfica e uma estrutura de monitorização.

Cláusula 7.ª

Forma de prestação do serviço

Para o acompanhamento da execução do contrato, o prestador de serviços fica obrigado ao cumprimento do disposto nas disposições técnicas definidas no Anexo I do presente caderno de encargos, correspondentes às fases de elaboração do Plano.

Cláusula 8.ª

Prazo de prestação do serviço

O prestador de serviços obriga-se a concluir a execução do serviço, com todos os elementos referidos na cláusula 1.ª do presente caderno de encargos, no prazo máximo de 6 meses a contar da data da celebração do contrato.

Cláusula 9.ª

Receção dos elementos a produzir ao abrigo do contrato

1 - No prazo de 5 dias a contar da entrega dos elementos referentes a cada fase de execução do contrato, o Município de Tavira procede à respetiva análise, com vista a verificar se os mesmos reúnem as características, especificações e requisitos técnicos definidos no presente caderno de encargos e na proposta adjudicada, bem como outros requisitos exigidos por lei.

2 - Na análise a que se refere o número anterior, o prestador de serviços deve prestar ao Município de Tavira toda a cooperação e todos os esclarecimentos necessários.

3 - No caso da análise do Município de Tavira que se refere o n.º 1 não comprovar a conformidade dos elementos entregues com as exigências legais, ou no caso de existirem discrepâncias com as características, especificações e requisitos técnicos definidos no presente caderno de encargos, o Município de Tavira deve disso informar, por escrito, o prestador de serviços.

4 - No caso previsto no número anterior, o prestador de serviços deve proceder, à sua custa e no prazo razoável que for determinado pelo Município de Tavira, às alterações e complementos necessários para garantir o cumprimento das exigências legais e das características, especificações e requisitos técnicos exigidos.

5 - Após a realização das alterações e complementos necessários pelo prestador de serviços, no prazo respetivo, o Município de Tavira procede a nova análise, nos termos do n.º 1.

6 - Caso a análise do Município de Tavira a que se refere o n.º 1 comprove a conformidade dos elementos entregues pelo prestador de serviços com as exigências legais, e neles não sejam detetadas quaisquer discrepâncias com as características, especificações e requisitos técnicos definidos no presente caderno de encargos, deve ser emitida, no prazo máximo de 5 dias a contar do termo dessa análise, declaração de aceitação pelo Município de Tavira.

7 - A emissão da declaração a que se refere o número anterior não implica a aceitação de eventuais discrepâncias com as exigências legais ou com as características, especificações e requisitos técnicos previstos no presente caderno de encargos.

Cláusula 10.ª

Transferência da propriedade

O prestador de serviços cederá ao Município a propriedade dos trabalhos contratados, incluindo relatórios, desenhos, plantas e fotografias, entre outros elementos, que sobre eles terão direito de edição e reprodução, com salvaguarda dos direitos de autor, devendo remetê-los ao adjudicante em formato digital editável e apresentar um exemplar em papel.

Cláusula 11.ª

Conformidade e garantia técnica

O prestador de serviços fica sujeito, com as devidas adaptações e no que se refere aos elementos entregues ao Município de Tavira em execução do contrato, às exigências legais, obrigações do fornecedor e prazos respetivos aplicáveis aos contratos de aquisição de bens móveis, nos termos do Código do Contratos Públicos e demais legislação aplicável.

Subsecção II

Dever de Sigilo e Proteção de Dados

Dever de Sigilo

Cláusula 12.ª

Objeto do dever de sigilo

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 Tavira, de que possa ter conhecimento ao abrigo ou em relação com a execução do contrato.

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.

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.

Cláusula 13.ª

Prazo do dever de sigilo

O dever de sigilo mantém-se em vigor até ao termo do prazo de dois anos a contar do cumprimento ou cessação, por qualquer causa, 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.

Cláusula 14.ª

Proteção de dados

O adjudicatário fica expressamente vinculado ao dever de confidencialidade e não utilização de quaisquer dados pessoais a que tenha acesso, salvo para efeitos da estrita execução do contrato, nos termos do disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 – Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD) e demais legislação complementar, dever este que abrange a totalidade dos trabalhadores e outros colaboradores afetos ao adjudicatário.

Secção II

Obrigações do Município de Tavira

Cláusula 15.ª

Preço contratual

1 - Pela prestação dos serviços objeto do contrato, bem como pelo cumprimento das demais obrigações constantes do presente caderno de encargos, o Município de Tavira deve pagar ao prestador de serviços o preço constante da proposta adjudicada, acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

2 - 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.

3 - O preço a que se refere o n.º 1 é dividido pelas diversas fases de execução do contrato, nos seguintes termos:

- a) Conclusão da 1ª fase – 30% do valor contratado;
- b) Conclusão da 2ª fase – 30% do valor contratado;
- b) Conclusão da 3ª fase – 40% do valor contratado.

Cláusula 16.ª

Condições de pagamento

1 - As quantias devidas pelo Município de Tavira, nos termos da cláusula anterior, devem ser pagas no prazo de 60 dias após a receção pelo Município de Tavira das respetivas faturas, as quais só podem ser emitidas após o vencimento da obrigação respetiva.

2 - Para os efeitos do número anterior, a obrigação considera-se vencida com a emissão da declaração de aceitação pelo Município de Tavira, nos termos da cláusula 9.ª.

3 - Em caso de discordância por parte do Município de Tavira, 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

Cláusula 17.ª

Penalidades contratuais

1 - Pelo incumprimento de obrigações emergentes do contrato, o Município de Tavira 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 das datas e prazos de entrega dos elementos referentes a cada fase de execução do contrato:

- I. 1 ‰ (um por mil) do valor da adjudicação, nos primeiros 15 dias e por cada dia de atraso;
- II. 2 ‰ (dois por mil) do valor da adjudicação nos segundos 15 dias e por cada dia de atraso;
- III. Nos 30 (trinta) dias subsequentes, a multa será de 5 ‰ (cinco por mil) por cada dia de atraso, após os quais o Município de Tavira poderá rescindir unilateralmente o contrato.

2 - Em caso de resolução do contrato por incumprimento do prestador de serviços, o Município de Tavira pode exigir-lhe uma pena pecuniária de até 20% do preço contratual.

3 - Ao valor da pena pecuniária prevista no número anterior são deduzidas as importâncias pagas pelo prestador de serviços ao abrigo do n.º 1, relativamente aos serviços cujo atraso na respetiva conclusão tenha determinado a resolução do contrato.

4 - Na determinação da gravidade do incumprimento, o Município de Tavira tem em conta, nomeadamente, a duração da infração, a sua eventual reiteração, o grau de culpa do prestador de serviços e as consequências do incumprimento.

5 - O Município de Tavira pode compensar os pagamentos devidos ao abrigo do contrato com as penas pecuniárias devidas nos termos da presente cláusula.

6 - As penas pecuniárias previstas na presente cláusula não obstam a que o Município de Tavira exija uma indemnização pelo dano excedente.

Cláusula 18.ª

Força maior

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.

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.

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.

4 - A ocorrência de circunstâncias que possam consubstanciar casos de força maior deve ser imediatamente comunicada à outra parte.

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.

Cláusula 19.ª

Resolução por parte do contraente público

1 – Sem prejuízo de outros fundamentos de resolução previstos na lei, o Município de Tavira pode resolver o contrato, a título sancionatório, no caso de o prestador de serviços violar de forma grave ou reiterada, qualquer das respetivas obrigações que lhe incumbem.

2 – O direito de resolução referido no número anterior exerce-se mediante declaração enviada ao prestador de serviços.

Cláusula 20.ª

Resolução por parte do prestador de serviços

1 – Sem prejuízo de outros fundamentos de resolução previstos na lei, o prestador de serviços pode resolver o contrato quando qualquer montante que lhe seja devido esteja em dívida há mais de seis meses ou quando o montante em dívida exceda 25% do preço contratual, excluindo juros.

2 – O direito de resolução pode ser exercido mediante declaração enviada ao Município de Tavira, que produz efeitos 30 dias após a receção dessa declaração, salvo se este último cumprir as obrigações em atraso, nesse prazo, acrescido dos juros de mora a que houver lugar.

3- A resolução do contrato nos termos dos números anteriores não determina a repetição das prestações já realizadas pelo prestador de serviços, cessando, porém, todas as obrigações deste ao abrigo do contrato.

IV

Caução e seguros

Cláusula 21.ª

Caução

Não será exigida a prestação de caução nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 22.ª

Seguros

1 – É da responsabilidade do prestador de serviços a cobertura, através de contratos de seguro, dos riscos inerentes ao desenvolvimento da atividade e dos danos ou prejuízos causados pelo seu exercício.

2 – O Município de Tavira pode, sempre que entender conveniente, exigir prova documental da celebração dos contratos de seguro referidos no número anterior, devendo o prestador de serviços fornecê-los no prazo de 10 dias.

Capítulo V

Resolução de litígios

Cláusula 23.ª

Foro competente

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Loulé, com expressa renúncia a qualquer outro.

Capítulo VI

Disposições finais

Cláusula 24.ª

Subcontratação e cessão da posição contratual

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.

Cláusula 25.ª

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 Código dos Contratos Públicos, 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 26.ª

Contagem dos prazos

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

Cláusula 27.ª

Gestor do contrato

Nos termos do disposto no artigo 290.º-A do CCP, é designado como gestor do contrato Paula Viegas, com a função de acompanhar permanentemente a sua execução.

Cláusula 28.ª

Avaliação de fornecedores

O Município de Tavira tem implementado um sistema de avaliação de fornecedores, sustentado numa metodologia que prevê a avaliação de todas as aquisições e locações de bens móveis e de aquisições serviços contratadas pelos serviços municipais, cuja informação se encontra disponível para consulta em www.cm-tavira.pt. Os resultados da avaliação do desempenho dos fornecedores são divulgados na página da internet do Município, acessível no mesmo site em www.cm-tavira.pt.

Cláusula 29.ª

Legislação aplicável

O contrato é regulado pela legislação portuguesa.

Anexo I - Disposições técnicas

Artigo 1.º

Enquadramento e Finalidade do Plano de Mobilidade Sustentável

1. A acessibilidade ao meio físico edificado, espaço público e aos transportes constitui uma condição indispensável para o exercício dos direitos de cidadania por parte de todos.
2. Novos paradigmas implicam também que se transfira a preocupação com a mobilidade – *quantidade de movimento* – para uma reflexão sobre a importância da acessibilidade – *possibilidade e qualidade de acesso* – no planeamento de transportes e urbanismo contemporâneo.
3. A promoção da acessibilidade é uma oportunidade para inovar e promover a qualidade de vida, a sustentabilidade e a competitividade.
4. O crescimento urbano verificado tem sido responsável por uma mobilidade cada vez mais insustentável traduzindo-se numa maior dependência do tempo e da energia com consequentes aumentos dos custos das deslocações e maiores impactos ambientais.
5. Esta realidade induz um aumento das distâncias percorridas e dos tempos de viagem nas deslocações, quer esporádicas que são cada vez mais complexas e dependentes do automóvel particular.
6. Os transportes públicos têm revelado dificuldades acrescidas às novas realidades de mobilidade, concorrendo sistematicamente com grandes congestionamentos rodoviários, ausência de centros coordenadores intermodais eficazes, falta de acessos francos aos principais destinos e muitos obstáculos em substituírem-se aos automóveis particulares, tornando-se assim numa “*não solução*” com elevados custos de exploração para a coletividade.
7. O sistema de transportes assume-se como elemento fundamental do planeamento territorial devendo articular-se com o mesmo de forma a responder às necessidades de mobilidade da população, devendo apresentar níveis de eficiência operacionais e ambientais elevados, de forma a contribuir para a melhoria da atratividade do concelho, da qualidade de vida da população, e da saúde pública.
8. Com a elaboração deste Plano de Mobilidade Sustentável para a cidade de Tavira, pretende-se contribuir para a melhoria da mobilidade, nomeadamente tomando medidas que contribuam para:
 - a) Definir e garantir os níveis de acessibilidade e mobilidade a todos os cidadãos;
 - b) Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades;
 - c) Contribuir para a redução dos índices de sinistralidade rodoviária;
 - d) Garantir a sustentabilidade da oferta;
 - e) Contribuir para a qualidade de vida dos cidadãos pela redução dos impactes negativos quer sejam de origem social, ambiental ou económica;

- f) Criar boas condições para a utilização de modos suaves com particular incidência nas deslocações a pé;
 - g) Promover o uso racional dos modos individuais motorizados;
 - h) Contribuir para a atratividade dos serviços de transportes públicos;
 - i) Promover a qualidade do ambiente urbano pela promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis;
 - j) Melhorar a informação sobre o sistema de transportes e mobilidade urbana.
9. Em simultâneo com estas medidas, pretende-se a promoção de estratégias de baixo teor de carbono através de um sistema de mobilidade sustentável em todo o território, nomeadamente na zona urbana, pela conservação, gestão e ordenação, bem como a consideração da participação pública nos processos de decisão associados à mobilidade urbana.

Artigo 2.º

Objetivos

Com a elaboração deste Plano de Mobilidade, pretende o Município de Tavira, estabelecer um plano/programa de ação com o objetivo de:

- a) Melhorar a eficiência e eficácia do transporte de pessoas e bens;
- b) Promover transportes públicos práticos, próximos das necessidades dos utentes, confortáveis, seguros, ecológicos e sustentáveis;
- c) Garantir a acessibilidade oferecida pelo sistema de transportes, em particular do sistema de transporte público;
- d) Munir os circuitos de transportes públicos de paragens dignas, cómodas e com informação adequada;
- e) Garantir um fácil e fluente acesso à cidade, nas diversas entradas/saídas existentes, com a criação de infraestruturas necessárias....
- f) Promover ações de melhoria aos percursos pedonais já existentes com o objetivo à sua extensão e continuidade;
- g) Promover ações de melhoria contínua das vias cicláveis existentes com o objetivo à sua extensão e continuidade;
- h) Promover a oferta e gestão de locais e/ou zonas de estacionamento;
- i) Reduzir o impacto negativo do sistema de transportes sobre a saúde e a segurança dos cidadãos, oferecendo uma melhor qualidade de vida com menos poluição atmosférica, ruído e menor consumo energético.

Artigo 3.º

Área de intervenção

1. A área de intervenção corresponde ao perímetro da cidade de Tavira de acordo com os limites assinalados no mapa:



2. O plano deve indicar e desenvolver propostas para a área de intervenção mencionada no ponto anterior, sendo que as áreas consideradas de intervenção prioritária centram-se ao nível do núcleo urbano;
3. Deve-se ter em especial atenção a mobilidade e acessibilidade à cidade, a circulação no seu interior e o estacionamento, dando especial ênfase aos modos suaves;
4. O processo de zonamento deverá obedecer a determinados critérios, nomeadamente:
 - a) Garantir, na definição das zonas, que estas não se caracterizam por importantes fluxos motorizados internos, especialmente as que se querem tratar com maior detalhe;

- b) Ter características internas homogéneas;
- c) Considerar diversos níveis de desagregação consoante a complexidade das relações;
- d) Adequar o plano às características arquitetónicas de cada zona.

Artigo 4.º

Cronograma

1. Os concorrentes deverão indicar um cronograma detalhado com as diferentes fases, explicitando as ações a desenvolver, os seus prazos, interdependências e momentos de aprovação, considerando o prazo máximo para conclusão do Plano de Mobilidade Sustentável da cidade de Tavira (6 meses).
2. O cronograma deverá apresentar a metodologia de articulação com o grupo de trabalho e as estruturas de acompanhamento como também a participação pública prevista na apresentação dos relatórios de cada fase.

Artigo 5.º

Abordagem

1. O Plano de Mobilidade Sustentável como instrumento de planeamento deverá ser coerente com as linhas de orientação nacionais e apresentar determinadas características desenvolvendo:
 - a) Uma abordagem de todos os modos de transporte e descrição de circuitos implementados, zonas de paragem, horários, tipo de veículos, sistema de bilhética e operadores;
 - b) Uma abordagem de todos os modos de transporte do território de Tavira, quer sejam públicos ou privados, passageiros e de mercadorias, em circulação ou em estacionamento, com a aferição sazonal para efeitos de identificação de zonas de congestionamento e horas de ponta;
 - c) Uma abordagem participativa, envolvendo os cidadãos em todas as fases do processo;
 - d) Uma abordagem integrada encontrando-se coordenado com outras políticas, estratégias e planos, com níveis relevantes de governação em toda a área envolvida;
 - e) Uma cooperação política e técnica procurando envolver todos os atores relevantes, cujas competências e decisões possam ser essenciais para a elaboração e implementação do plano;
 - f) Uma abordagem centrada no alcance de metas quantificáveis, apropriadas aos locais, que derivem dos objetivos operacionais delineados de acordo com a estratégia global de desenvolvimento sustentável.
2. Pretende-se que o Plano de Mobilidade Sustentável da cidade de Tavira promova o equilíbrio de todos os modos de transporte considerados, ao mesmo tempo que contribua para o incentivo à mudança para modos de transporte mais sustentáveis, pelo que apresentará um conjunto integrado de medidas de natureza técnica e política dirigidas às infraestruturas e medidas destinadas a melhorar o desempenho no que respeita ao objetivo geral declarado e aos objetivos específicos.

Artigo 6.º

Metodologia

A metodologia a apresentar pressupõe a elaboração de um documento que deverá contemplar no mínimo os seguintes itens:

1. Discriminação de todos os trabalhos a desenvolver para a elaboração do plano, observando o faseamento definido no caderno de encargos;
2. Indicação dos principais estudos, inquéritos e trabalhos de campo ou de análise a afetar, bem como os elementos ou estudos de ordem complementar que se considerem necessários para a elaboração do plano;
3. Programação geral dos trabalhos, que deverá respeitar o faseamento definido na cláusula 6.ª do caderno de encargos e respetivo cronograma que deverá ser apresentado sob a forma gráfica (barras) com indicação dos dias úteis. Este programa deverá ser desenvolvido, discriminando o tipo, número e conteúdo dos elementos que se propõem entregar em cada fase. Deverão ser apresentados os tempos (em horas) de afetação previstos e tempos de permanência na área de intervenção do plano, para cada elemento da equipa e por área disciplinar;
4. Proposta de articulação com a entidade adjudicante e respetivos serviços, garantindo os necessários contactos com entidades e potenciais interessados no desenvolvimento do plano.

Artigo 7.º

Fases do plano

A metodologia proposta será em conformidade com a cláusula 6.ª do caderno de encargos.

1ª Fase do Plano

Caracterização e diagnóstico

1. Esta fase tem como objetivo a análise e compreensão do modelo de mobilidade e do funcionamento do sistema de acessibilidades, considerando todos os modos de transporte e a sua articulação, devendo refletir a sua relação com o modelo de ocupação do território, considerando os seus impactes na qualidade de vida dos cidadãos e do meio ambiente;
2. Pretende-se com esta análise identificar as disfunções e as potencialidades do concelho em matéria de deslocações (matriz *SWOT*), as evoluções em curso, assim como as expectativas dos residentes e dos intervenientes locais, analisando o modo como está organizado o sistema de mobilidade e acessibilidade, propondo a delimitação da área de estudo e respetivo zonamento;
3. Os principais temas, entre outros, a analisar são: a ocupação do território, padrões de mobilidade, modos suaves, transportes públicos, serviços de táxis, interfaces, logística urbana, estacionamento, transporte individual, segurança rodoviária e qualidade do ambiente urbano;

4. Os resultados desta fase serão fundamentais para a definição e justificação da escolha das soluções a implementar, pelo que deverá ser elaborado uma síntese do diagnóstico que permita identificar elementos estruturantes de cada tema e ter uma visão integrada dos principais constrangimentos e potencialidades para o alcance da mobilidade sustentável;
5. Recomenda-se o recurso aos sistemas de informação geográfica (SIG) de modo a facilitar o cruzamento de toda a informação necessária à caracterização do território e de modo a permitir a leitura fácil das várias variáveis recolhidas.

Temas a analisar

Nesta fase deverão ser analisados os seguintes temas:

1. **Ocupação do território:** deve ser considerada a integração do ordenamento do território e planeamento urbano com o planeamento dos transportes, pelo que deverão ter em consideração os seguintes aspetos:
 - a) Coerência existente entre o desenvolvimento urbano e o sistema de transportes atual (oferta e procura), identificando os principais polos geradores e atratores de viagens;
 - b) Estrutura de ocupação do território e a sua relação com o padrão de deslocações e escolha modal existentes;
 - c) Fatores demográficos e territoriais que influenciam a mobilidade;
 - d) Políticas urbanas e as perspetivas de ocupação do território.
2. **Padrões de mobilidade:** devem ser equacionadas as seguintes situações:
 - a) Obtenção de indicadores do funcionamento dos aglomerados urbanos, através da caracterização da diversidade e intensidade do conjunto de viagens diárias em cada zona;
 - b) Conhecimento da estrutura das viagens da área de Estudo, a sua distribuição ao longo do dia e por modos de transporte e motivos;
 - c) Compreender as opções modais de acordo com os motivos da viagem e de acordo com as características dos indivíduos.
3. **Modos Suaves** (modos de transporte não motorizado):
 - a) Deverá ser considerada nesta fase um estudo das condições das deslocações pedonais, de forma a assegurar a acessibilidade a pé a todos os cidadãos, considerando as necessidades dos utilizadores mais vulneráveis, nomeadamente crianças, idosos e pessoas com mobilidade condicionada. A análise deverá englobar a caracterização das principais zonas e percursos de peões (com especial atenção junto aos grandes geradores e atratores de fluxos, como as interfaces e os equipamentos), assim como as zonas com maior potencial de transferência das deslocações para este modo, com o objetivo de estabelecer uma hierarquização dos percursos e analisar a coerência da rede pedonal;

- b) No que se refere às deslocações cicláveis deverão ser estudadas as redes e deslocações, as tipologias de percursos, tendo em atenção que a bicicleta pode constituir um importante meio de ligação ao transporte coletivo e de acessos internos aos aglomerados urbanos e aos bairros, itinerários de passeio e lazer, com formas e funções diferentes. A análise relativa às redes e deslocações cicláveis deverá englobar a identificação e caracterização dos principais percursos cicláveis, assim como as zonas com maior potencial de transferência das deslocações para esse modo.
4. **Transportes públicos:** Os transportes públicos são um fator essencial para a qualidade de vida das populações e devem assumir um papel de destaque, na atração de investimentos e no crescimento económico. Neste sentido, a análise a efetuar deverá considerar um diagnóstico da oferta e da procura do transporte coletivo, não descurando o transporte escolar, nomeadamente:
- a) Cobertura espacial e temporal;
 - b) Condições de circulação (ex. regularidade, velocidade comercial e rapidez);
 - c) Conforto e informação aos passageiros;
 - d) Acessibilidade a paragens e veículos por parte da população com mobilidade condicionada;
 - e) Estrutura tarifária;
 - f) Caracterização da procura por modo, distribuição horária, taxas de ocupação, características dos utilizadores e zonas com maior ou menor intensidade da procura.
5. **Serviço de Táxis:** O táxi como alternativa ao transporte individual e complemento do transporte coletivo tem um papel importante na mobilidade, respondendo a procuras diferenciadas. Na análise a realizar deverá ser estudada a procura e a oferta deste serviço, identificando o n.º de veículos adaptados a pessoas com mobilidade reduzida, os respetivos tarifários e, em relação às zonas rurais, deverá ser realizada uma análise custo/distância entre as praças de táxis existentes e os principais aglomerados populacionais não servidos pela rede, de modo a identificar as eventuais assimetrias locais.
6. **Serviço de transporte individual de passageiros em veículo descaracterizado, TVDE:** Tal como o serviço de táxi, este serviço é uma alternativa ao transporte individual com um papel importante e relevante para a mobilidade. Na análise a realizar deverá ser estudada a procura e a oferta deste serviço e os respetivos tarifários.
7. **Interfaces:** O papel das interfaces num sistema de transportes é extremamente importante, uma vez que reforçam a utilização do transporte coletivo e, de igual modo, promovem uma utilização conjunta deste com os modos suaves, pelo que na análise a efetuar deverá ser considerada a hipótese de uma estrutura deste tipo, tendo presente as atuais estruturas rodoviária e ferroviária existentes ou a criar.
8. **Transporte Individual:** A generalização da utilização do automóvel contribuiu para o aumento da qualidade de vida dos cidadãos mas acarreta impactes significativos ao nível da ocupação do espaço público e degradação da qualidade do ambiente urbano. O grau de detalhe da análise relativa ao

transporte individual deverá ter em conta a dimensão populacional e poderão ser consideradas análises de escala mais detalhada, abrangendo a rede rodoviária local, caracterizando a rede rodoviária no que toca à cobertura territorial, às características físicas, ao nível hierárquico, ao nível global de tráfego identificando as áreas com maior saturação e degradação da velocidade, assim como avaliando a importância dos veículos pesados.

9. **Estacionamento:** é uma componente importante do sistema de acessibilidade e mobilidade, pelo que a análise a efetuar deve basear-se em levantamentos de campo, análise dos tarifários, bem como na análise da procura e da oferta. Ao nível da procura deverá haver quantificação, dinâmica e níveis de cumprimento e ao nível da oferta, deverá ser considerada a localização, tipologia, quantificação assim como os modelos/ regimes de exploração adotados.
10. **Logística urbana:** o transporte de mercadorias nas zonas urbanas pode afetar a atratividade e qualidade de vida das cidades, seja em termos de aumento de congestionamento, emissões atmosféricas, ruído, segurança ou da própria degradação do espaço público, pelo que o estudo da logística urbana no transporte de mercadorias não pode ser descurada no Plano de Mobilidade Sustentável. Deverá ser efetuada uma análise do impacto de distribuição de mercadorias urbanas, considerando o respetivo impacto na circulação e no estacionamento, ambiente e na segurança, bem como na própria qualidade do espaço urbano e na localização de principais polos geradores/attractores de fluxos.
11. **Segurança Rodoviária:** compreender as principais tendências face à sinistralidade rodoviária, com especial atenção para o nível urbano, identificando os locais com maior ocorrência de acidentes, procurando compreender as suas causas.
12. **Qualidade do ambiente urbano:** esta avaliação é fator fundamental na determinação de um local para viver e trabalhar, pelo que a análise a efetuar deverá basear-se em três vertentes elementares que afetam diretamente a vida quotidiana da cidade e dos cidadãos:
 - a) O ruído;
 - b) A poluição atmosférica e emissão de gases de efeito estufa;
 - c) A qualidade dos espaços públicos e a paisagem urbana.

Diagnóstico global

1. No final desta fase deverá ser elaborada uma síntese do diagnóstico que identifique os elementos estruturantes de cada tema analisado e apresente uma visão global e integrada dos principais constrangimentos para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável, nomeadamente:
 - a) Procurando evidenciar as principais falhas de articulação entre o sistema de mobilidade e o desenvolvimento urbano;

- b) Caracterizar os padrões de mobilidade e tendências de evolução;
 - c) Diferenciar os problemas de acessibilidade;
 - d) Comparar principais disparidades entre modos de transporte, insuficiências e potencial de cada um;
 - e) Avaliar impactes na segurança rodoviária, ruído e poluição e sobre a qualidade do meio urbano.
2. Deverá ser realizada uma análise *SWOT*, tendo em consideração o funcionamento dos diferentes subsistemas de transporte, os padrões de ocupação do território e a qualidade do ambiente urbano, identificando pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças.

2ª Fase do Plano

Construção de cenários e definição de estratégia

1. Nesta fase devem ser construídos cenários hipotéticos de evolução da mobilidade que reflitam a incerteza das principais variáveis que influenciam a mobilidade, combinando-as entre si. Deverão ser apresentadas as metodologias utilizadas para comparação das soluções.
2. De seguida deverão ser validados e afinados os objetivos estabelecidos procurando tornar claras as linhas de orientação para o desenvolvimento da estratégia de intervenção, que orientará a construção das propostas de intervenção.
3. A estratégia de intervenção consistirá na visão futura pretendida em termos do sistema de acessibilidades e mobilidades para o município.

3ª Fase do Plano

Formulação de propostas, Plano/Programa de Ação e Investimentos

1. Pretende-se que na etapa de formulação de propostas seja operacionalizada a estratégia de mobilidade através do desenvolvimento de um conjunto coeso de propostas, tendo em consideração os diferentes subsistemas de transporte (modos suaves, TP e interfaces, TI, estacionamento, transporte de mercadorias) e as respetivas sinergias com o ordenamento do território, a qualidade do ambiente e a segurança rodoviária. Deverão ser apresentadas as metodologias que servirão de base para analisar a coerência das propostas, avaliar o seu contributo para a estratégia da mobilidade e os seus impactes, quantificando os seus benefícios.
2. O Plano/ Programa de Ação, tendo por base a elaboração de propostas e a sua avaliação, deve definir o conjunto de ações a desenvolver, deve apresentar um detalhe e cronograma de atuação, ponderado com um conjunto de fatores e deve contemplar ações de curto, médio e longo prazo, por forma a permitir avaliar a sua realização temporal. Deve igualmente ser definido o programa de financiamento.
3. O Plano/ Programa de Ação deve ser transposto num sistema de informação geográfica, contendo para as propostas a seguinte informação:

- a) Medidas, ações a desenvolver, custo, fontes de financiamento (públicos e comunitários), horizonte temporal, entidade responsável e intervenientes;
 - b) Momentos de avaliação e monitorização de progressos,
 - c) Informação e divulgação à população.
4. O Plano de Mobilidade Sustentável deverá apresentar um Plano/Programa de Ação para um horizonte de 10 anos, incluindo ações de curto, médio e longo prazo (2, 5 e 10 anos).

Artigo 8.º

Relatórios técnicos

1. A redação do Plano de Mobilidade Sustentável pressupõe a consolidação de todas as análises realizadas num documento base que reflita a estratégia adotada para o sistema de mobilidade, devendo dele constar o Programa de Ação a implementar, com a hierarquia e prioridade de cada ação, e propor o programa de financiamento.
2. Para além do documento base deverão ser entregues os seguintes documentos:
 - a) Documento síntese que faça a consolidação dos elementos chave do Plano de Mobilidade Sustentável: objetivos, estratégia final, cenários e ações com datas respetivas para a sua implementação;
 - b) Relatório não técnico redigido com uma linguagem simples e acessível ao público em geral, com a apresentação dos objetivos, estratégia e programa de ação.
3. O prestador de serviços entregará, durante a fase de elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável, ao Município de Tavira os seguintes documentos:
 - a) Relatório de programação de trabalhos de campo e plano de comunicação e envolvimento dos interessados onde conste os momentos de consulta de *stakeholders* e de participação pública, bem como indicar os materiais a produzir para divulgação das sessões e dos principais resultados do plano;
 - b) Relatório de caracterização e diagnóstico;
 - d) Relatório de construção de cenários, validação e afinação de objetivos e definição da estratégia;
 - e) Relatório de formulação de propostas, e de Programa/Plano de Ação e programa de investimentos;
 - f) Peças desenhadas em formato shapefile.

Artigo 9.º

Recolha de informação

1. A recolha da informação deve incidir sobre indicadores socioeconómicos, dados de ocupação do território e planeamento urbano, dados sobre mobilidade (inquéritos próprios ao sector dos transportes públicos, ao estacionamento, contagens de tráfego, etc.), fotografia aérea e cartografia atualizada, dados sobre a qualidade do ambiente urbano e segurança rodoviária (registo de acidentes rodoviários, cartas de ruído, entre outros).

2. Será da responsabilidade do prestador de serviços a recolha de toda a informação disponível necessária à elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável.

Artigo 10.º

Participação pública

1. A definição do modelo de participação pública é essencial para assegurar que a política da mobilidade é desenvolvida de forma transparente e participativa e deverá ser contemplada ao longo da elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável, tendo em atenção a promoção da co-responsabilização da comunidade, o envolvimento de todos os grupos da sociedade e os princípios da gestão participativa adequados à realidade local.
2. Deverá ser apresentada proposta sobre o tipo de participação pública a adotar, os agentes a envolver mais diretamente, os objetivos a alcançar os possíveis formatos de participação a usar e suportes a conceber para essa comunicação com cidadãos e *stakeholders* principais.

Artigo 11.º

Sistema de informação

1. Ao longo do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável deverá ser considerado o estabelecimento de um sistema de informação eficaz, tirando vantagem e adotando os sistemas de informação geográfica (SIG) e tecnologias de informação e comunicação (TIC). Os dados deverão ser fornecidos em formato *shapefile* com tabelas de dados associados, de forma a integrar no Sistema de Informação Geográfica Municipal. O formato *shapefile* é compatível com os diversos softwares SIG existentes no mercado (soluções OpenSource - QuantumGis, GvSig, kosmo e Comerciais – Esri, Intergraph, Autodesk), permitindo assim a interligação entre os vários sistemas.
2. O sistema de informação geográfica deverá ser integrador, compatível com os sistemas utilizados no município, simples e acessível.

Artigo 12.º

Acompanhamento dos trabalhos

1. O desenvolvimento do Plano de Mobilidade Sustentável deverá ter como intervenientes a autarquia, com o seu executivo e os técnicos municipais, as entidades externas e a população em geral.
2. No início do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Sustentável deverão ser criadas estruturas de acompanhamento, nomeadamente:
 - a) **Comissão Executiva**, constituída pelo executivo camarário, presidente ou vereação, que tem como função validar os principais objetivos e linhas de ação para o Plano de Mobilidade Sustentável, orientar

os estudos e a concertação entre parceiros, validar politicamente os principais resultados e eventuais adaptações;

b) **Grupo Técnico de Trabalho**, que será constituído pela equipa técnica do prestador de serviços responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável e por técnicos municipais a designar pelo Presidente da Câmara, tendo como funções, no caso do prestador de serviços a elaboração do plano e no caso dos técnicos municipais colaborar com estes últimos facilitando o acesso à informação, promovendo a articulação entre os vários serviços, ler e avaliar os documentos produzidos, entre outros.

c) **Comissão de Acompanhamento**, constituída por representantes de entidades externas relevantes na elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável (Operadores de transportes, Autoridades de Segurança Pública, CI-AMAL, ACRAL, Junta de Freguesia, outros) que terão como função acompanhar o desenvolvimento do estudo, transmitindo a sua experiência e informação e emitindo pareceres.

Artigo 13.º

Equipa técnica

1. A equipa técnica deve ser multidisciplinar, de modo a abranger as diferentes especialidades técnicas necessárias para a correta elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável, e detentora de experiência na temática em causa, em termos de realização de estudos desta natureza e da implementação e monitorização dos mesmos.
2. A equipa deverá integrar, no mínimo, perfis nos domínios do ordenamento do território, urbanismo, planeamento, mobilidade, transportes, acessibilidades, ambiente, SIG e economia e a proposta deverá evidenciar claramente a adaptação dos perfis à natureza do estudo. Deverá ser indicada a composição nominativa da equipa técnica, com indicação das respetivas habilitações académicas e técnicas e respetiva alocação ao programa de trabalhos.
3. O prestador de serviços tem como funções genéricas a elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável da cidade de Tavira, o desenvolvimento de relatórios preliminares e finais de cada fase metodológica, a preparação e coordenação das atividades de participação e divulgação (fóruns, workshops, etc.).
4. Deverá ser indicado um coordenador geral e um coordenador técnico, necessariamente uma pessoa singular, designada de entre os membros da equipa, e que possua, no mínimo, 5 anos de experiência profissional nas áreas de mobilidade, acessibilidades e transportes, de realização de estudos e projetos desta natureza, sua implementação e monitorização, que coordenará as diferentes intervenções e garantirá que toda a informação produzida está acessível ao conjunto de entidades envolvidas no Plano de Mobilidade Sustentável.

Artigo 14.º

Acompanhamento e monitorização

O adjudicatário deverá indicar um modelo de acompanhamento e monitorização descrevendo um sistema que permita ao município a implementação de um plano de ferramentas de acompanhamento, de gestão do Plano de Mobilidade Sustentável e apoio à decisão, aprendizagem e melhoria na atuação, comunicação e participação e financiamento.

Artigo 15.º

Elementos do Plano de Mobilidade Sustentável

1. O prestador de serviços deverá fornecer 5 exemplares completos em suporte papel e digital de cada Relatório, relativo a cada fase de execução dos trabalhos nos termos definidos neste caderno de encargos, contendo as peças escritas e as peças desenhadas em formato PDF e em formato editável.
2. O prestador de serviços deverá preparar todo o material necessário para a apresentação do projeto em sessões públicas e para a participação pública.
3. A informação recolhida deverá permitir ser facilmente integrada e armazenada num sistema de informação geográfica compatível com os sistemas existente no Município de Tavira.
4. Para o efeito, deverão ser entregues os levantamentos efetuados, inquéritos e as bases de dados utilizadas.
5. O Município de Tavira compromete-se a fornecer, à entidade adjudicante todos os elementos disponíveis que se revelem necessários, nomeadamente o Plano Diretor Municipal em vigor.