

CADERNO DE ENCARGOS

Consulta Prévia

Processo n.º 20250010

“Serviços de Programa Preliminar de integração paisagista, arquitetura e ordenamento viário”

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 e tem por objeto a prestação de serviços de programa preliminar de integração paisagista, arquitetura e ordenamento viário, nos termos definidos neste Caderno de Encargos.

2. A Entidade Adjudicante reserva o direito de adquirir apenas parte dos serviços contratualmente previstos ou de não adquirir quaisquer serviços se o interesse da mesma assim o determinar, não podendo ser exigido à Entidade Adjudicante qualquer tipo de indemnização, seja a que título for, para cobrir a diferença entre o valor previsto e o valor efetivamente cobrado pelos serviços.

Cláusula 2.ª

Vigência do contrato

A prestação de serviços, a concretizar no âmbito do presente contrato, terão a duração de 60 (sessenta) dias, com início no dia da publicação do contrato no sítio da internet destinado à publicação dos contratos públicos, de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 127.º do CCP.

Cláusula 3.ª

Preço base

O preço base do procedimento, isto é, o preço máximo que a Entidade Adjudicante se dispõe a pagar pela aquisição de serviços objeto do contrato é de € 74.200,00 (setenta e quatro mil e duzentos euros), ao qual acresce o IVA à taxa legal em vigor.

Cláusula 4.ª

Preço contratual

1. Pela prestação dos serviços objeto do contrato, bem como pelo cumprimento das demais obrigações constantes do presente Caderno de Encargos, a Entidade Adjudicante apenas pagará o preço total proposto a que corresponderá o preço também constante da proposta adjudicada, acrescido de cargas fiscais e parafiscais às taxas legais em vigor, se estas forem legalmente devidas.

2. O preço referido no número anterior inclui todos os custos, encargos e despesas cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída à Entidade Adjudicante, bem como quaisquer encargos decorrentes da utilização de marcas registadas, patentes ou licenças.

Cláusula 5.ª

Condições de pagamento

1. O pagamento do preço será efetuado após a conclusão dos trabalhos e entrega e aceitação do estudo previsto no ponto 3 das condições técnicas deste Caderno de Encargos, no prazo de 60 (sessenta) dias após a data da receção das faturas pela Entidade Adjudicante, as quais só podem ser emitidas após o vencimento das obrigações respetivas.

2. Das faturas deve constar a identificação do número de processo indicado na notificação da adjudicação (20250010).
3. Para efeitos de pagamento, o Adjudicatário deverá apresentar documentos comprovativos de que tem a situação contributiva regularizada relativamente a contribuições para a Segurança Social e impostos devidos em Portugal, salvo se os documentos apresentados na fase pós-adjudicação ainda se encontrarem válidos.
4. As faturas devem ser remetidas de forma desmaterializada através do sistema EDI (Eletronic Data Interchange), cuja plataforma utilizada pela Parques Tejo é a Yet (<https://yetspace.com>).
5. Em caso de discordância por parte da Entidade Adjudicante quanto aos valores indicados nas faturas, aquela comunicará ao Adjudicatário, por escrito, os respetivos fundamentos, ficando este obrigado a proceder à emissão de nota de crédito e de nova fatura corrigida.

Cláusula 6.ª

Obrigações principais do Adjudicatário

Sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação aplicável, no Caderno de Encargos ou nas cláusulas contratuais, decorrem para o Adjudicatário, em conformidade com a absoluta subordinação aos princípios da ética profissional, isenção, independência, zelo e competência, de acordo com as melhores regras técnicas a execução e entrega do programa preliminar de integração paisagista, arquitetura e ordenamento viário em formato papel e digital que inclua os seguintes serviços:

- a) Revisão do traçado;
- b) Layout das intersecções tendo em conta o sistema de controle de tráfego a implementar;
- c) Programa preliminar de arquitetura para a reformulação das estações de Paço de Arcos, Tapada e Oeiras;
- d) Pormenorização das estações intermédias;
- e) Definição dos limites da área de intervenção;
- f) Programa Preliminar de paisagismo para integração do corredor do SATUO no tecido urbano do Tagus Park e de rede de ciclovias;
- g) Definição do programa funcional do PMO;
- h) Requisitos tecnológicos para: gestão das intersecções, circulação no troço em via única e Centro de controlo de operação.

Cláusula 7.ª

Modo da prestação dos serviços e especificações técnicas.

1. O Adjudicatário prestará os serviços objeto do contrato através de técnicos sénior com licenciatura adequada, nomeadamente em engenharia mas também noutras disciplinas necessárias, com experiência na área objeto da intervenção prevista nas condições técnicas do presente Caderno de Encargos.

2. O objeto do presente contrato incluirá, os serviços solicitados pela Entidade Adjudicante, para desenvolver os trabalhos objeto do presente procedimento que inclui os aspetos melhor definidos nas Cláusulas Técnicas constantes do Anexo I ao presente Caderno de Encargos.

Cláusula 8.ª

Dever de sigilo

1. O Adjudicatário guardará sigilo sobre toda a informação e documentação, técnica e não técnica, comercial ou outra, relativa à Entidade Adjudicante que os seus técnicos venham a 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 Adjudicatário 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 9.ª

Penalidades

1. Sem prejuízo do direito, da Entidade Adjudicante, de resolução do contrato pelo não cumprimento pontual de obrigações dele emergentes, se o Adjudicatário não cumprir, por razões que lhe sejam imputáveis, as condições contratuais assumidas, incorrerá no pagamento de sanção pecuniária no valor de 1% (um por cento) do preço contratual por cada dia de atraso.
2. O valor acumulado das sanções eventualmente aplicadas ao abrigo da presente cláusula não pode exceder 20% (vinte por cento) do preço contratual, sem prejuízo do poder de resolução do contrato previsto na cláusula seguinte.
3. Caso seja atingido o limite previsto no número anterior e a Entidade Adjudicante decida não proceder à resolução do contrato por dela resultar grave dano para o interesse público, aquele limite é elevado para 30% (trinta por cento) do preço contratual.
4. A aplicação das penalidades contratuais não exclui o direito de indemnização por perdas e danos com base na legislação em vigor.
5. A cobrança das eventuais sanções em que o Adjudicatário incorra poderá ser efetuada, a critério da Entidade Adjudicante, nomeadamente, por desconto nos pagamentos subsequentes à verificação do facto que tenha dado origem à penalidade.
6. A aplicação das sanções previstas na presente cláusula será objeto de audiência prévia, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 308.º do CCP.

Cláusula 10.ª

Incumprimento e resolução do contrato

1. Sem prejuízo do disposto na cláusula anterior, a Entidade Adjudicante poderá resolver o contrato em caso de incumprimento definitivo das respetivas prestações contratuais por facto imputável ao Adjudicatário, nos termos do disposto nos artigos 325.º e 333.º do CCP e nos seguintes casos:

- a) Incumprimento, pelo Adjudicatário, de ordens, diretivas ou instruções transmitidas no exercício do poder de direção sobre matéria relativa à execução das prestações contratuais;
- b) Incumprimento pelo adjudicatário da obrigação de constituir e alocar uma equipe projetista com a formação e competências técnicas exigidas pela execução dos diversos trabalhos objeto do procedimento;
- c) Oposição do Adjudicatário à assunção de responsabilidade por erros ou omissões, cometidos na execução dos trabalhos objeto do contrato;
- d) Cessão da posição contratual ou subcontratação realizada com inobservância dos termos limites legalmente previstos;
- e) Se o valor acumulado das sanções contratuais exceder o limite previsto no n.º 2 ou 3 a cláusula 9.ª;
- f) O Adjudicatário se apresente à insolvência ou esta seja judicialmente declarada.

2. O exercício do direito de resolução previsto no número anterior pela Entidade Adjudicante não preclui o direito de a mesma vir a ser ressarcida pelos prejuízos que lhe advierem da conduta do Adjudicatário, nos termos gerais do Direito.

3. A Entidade Adjudicante, independentemente da conduta do Adjudicatário, reserva-se, ainda, o direito de resolver o contrato nos termos e com os fundamentos previstos nos artigos 334.º e 335.º do Código dos Contratos Públicos.

4. A resolução será feita mediante notificação através de carta registada com aviso de receção.

Cláusula 11.ª

Casos de força maior

1. Não podem ser impostas penalidades ao Adjudicatário, 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. Verificando-se os requisitos melhor identificados no número anterior, podem constituir ocorrências de força maior, 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 ocorrências de força maior, designadamente:

- a) Falta de mão-de-obra;
 - b) Circunstâncias que não constituem força maior para os subcontratados do Adjudicatário, na parte em que intervenham;
 - c) Greves ou conflitos laborais limitados às sociedades do Adjudicatário ou a grupos de sociedades em que este se integre, bem como a sociedade ou grupos de sociedades dos subcontratados;
 - d) Determinações governamentais, administrativas, ou judiciais de natureza sancionatória ou de outra forma resultantes do incumprimento pelo Adjudicatário de deveres ou ónus que sobre ele recaiam;
 - e) Manifestações populares devidas ao incumprimento pelo Adjudicatário de normas legais;
 - f) Incêndios ou inundações com origem nas instalações do Adjudicatário cuja causa, propagação ou proporções se devam a culpa ou negligência sua ou ao incumprimento de normas de segurança;
 - g) Avarias nos sistemas informáticos ou mecânicos do Adjudicatário não devidas a sabotagem;
 - h) Eventos que estejam ou devam estar cobertos por seguros.
4. O Adjudicatário obriga-se a comunicar, de imediato, à Entidade Adjudicante a ocorrência de qualquer evento qualificável como caso de força maior, bem como, no mais curto prazo possível, a indicar quais as obrigações emergentes do contrato cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou dificultado por força de tal ocorrência e, bem assim, se for o caso, as medidas que pretende pôr em prática para mitigar o impacto do referido evento e os respetivos custos.
5. Constitui obrigação do Adjudicatário a mitigação, por qualquer meio razoável e apropriado ao seu dispor, dos efeitos da verificação de um caso de força maior.
6. A força maior determina a prorrogação dos prazos de cumprimento das obrigações contratuais afetadas pelo período de tempo comprovadamente correspondente ao impedimento resultante de força maior.

Cláusula 12.ª

Elementos do contrato

1. O contrato é composto pelo respetivo clausulado contratual e seus anexos.
2. O contrato a celebrar integra ainda, nos termos do artigo 96.º, n.º 2 do CCP, os seguintes elementos:
 - a) Os suprimimentos dos erros e das omissões do Caderno de Encargos identificados pelos concorrentes, desde que esses erros e omissões tenham sido expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
 - b) Os esclarecimentos e as retificações relativos ao Caderno de Encargos;
 - c) O 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 CCP e aceites pelo Adjudicatário nos termos do disposto no artigo 101.º desse mesmo diploma.

Cláusula 13.ª

Gestor do contrato

1. A Entidade Adjudicante designa um gestor do contrato, com a função de acompanhar permanentemente a execução deste.
2. Caso o gestor detete desvios, defeitos ou outras anomalias na execução do contrato, deve comunicá-los de imediato ao órgão competente, propondo, em relatório fundamentado, as medidas corretivas que, em cada caso, se revelem adequadas.
3. Ao gestor do contrato podem ser delegados poderes para a adoção das medidas a que se refere o número anterior, exceto em matéria de modificação e cessação do contrato.

Cláusula 14.ª

Comunicações e notificações

1. As comunicações entre as Partes podem ser efetuadas através de correio eletrónico ou de outro meio de transmissão escrita e eletrónica de dados, ou por via postal, por meio de carta registada ou de carta registada com aviso de receção para o domicílio ou sede contratual de cada uma delas, se tal for considerado como necessário.
2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada por escrito à outra Parte.

Cláusula 15.ª

Contagem dos prazos

Os prazos previstos no presente Caderno de Encargos são contínuos, correndo aos sábados, domingos e dias feriados, não incluindo na sua contagem o dia em que ocorrer o evento a partir do qual o mesmo começa a correr.

Cláusula 16.ª

Foro e legislação aplicável

1. As Partes obrigam-se a atuar de boa-fé na execução do contrato e a não exercer os direitos nele previstos, ou na lei, de forma abusiva.
2. Na eventualidade de qualquer conflito, as Partes devem sempre procurar chegar a um acordo sobre a situação em litígio, dentro dos princípios da boa-fé contratual, antes de recorrer a meios contenciosos.
3. No caso das Partes não conseguirem chegar a um acordo, nos termos do número anterior, deve o litígio emergente da interpretação, aplicação, cumprimento ou incumprimento do disposto nos documentos relativos à presente prestação de serviços, será exclusivamente competente o Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, com expressa renúncia a qualquer outro, sendo a legislação portuguesa a aplicável.

4. Ao presente procedimento e em tudo o omissso, ou que não esteja especialmente previsto neste Caderno de Encargos, observar-se-á o disposto no CCP na sua redação atual e demais legislação e regulamentação aplicável.

Cláusulas Técnicas

Serviços de Programa Preliminar de integração paisagista, arquitetura e ordenamento viário

1. Enquadramento

A Câmara Municipal de Oeiras (CMO) tem como objetivo **conectar as linhas ferroviárias de Cascais e de Sintra através de um sistema de transporte público em sítio próprio**, capaz de satisfazer as necessidades da procura e garantir elevada qualidade de serviço.

Tendo em conta as vantagens e desvantagens da adoção de um sistema híbrido constituído pela manutenção do sistema ferroviário por cabo apenas no troço em viaduto existente (entre as estações dos Navegantes e do Fórum), combinado com a utilização de um autocarro convencional no restante traçado, a CMO tomou a decisão de estudar um **serviço rodoviário** de elevada qualidade **em toda a extensão do percurso**, entre as linhas ferroviárias de Cascais e de Sintra.

Para tal foi realizado em 2024 um estudo para **analisar a viabilidade das alternativas de traçado e proceder a uma análise das soluções tecnológicas**, que tornassem possível a circulação em segurança e com garantias de operacionalidade, entre a estação de Navegantes (Paço de Arcos) e a Linha de Sintra (estação de Massamá – Barcarena ou Cacém). Foi ainda desenvolvido um estudo de tráfego para avaliar os impactos no sistema de circulação resultantes da implantação do corredor rodoviário para uso exclusivo do Transporte Coletivo e propor soluções de ordenamento das interseções.

Torna-se agora necessário aprofundar os elementos desenvolvidos no âmbito dos anteriores estudos, de modo a possibilitar o lançamento das fases subsequentes de projeto e execução da empreitada, através da modalidade de conceção-construção se tal vier a ser a decisão da CMO.

2. Área de Intervenção

A área de intervenção corresponde ao corredor ao longo do qual se desenvolve o traçado do SATUO representado no **Anexo I**, podendo ser pontualmente aumentado, na sua abrangência, em determinados troços em particular na zona de Leião e TagusPark.

3. Objetivo

Pretende-se através da presente consulta que seja desenvolvido um trabalho de aprofundamento da solução de traçado existente através de um programa preliminar de integração paisagista, arquitetura e ordenamento viário que há-de ser entregue em formato papel e digital, que inclua:

- a) Revisão do traçado;
- b) Definição dos limites da área de intervenção;
- c) Caracterização dos trabalhos de paisagismo necessários para a integração do corredor do SATUO no tecido urbano;

- d) Lay-out das interseções tendo em conta o sistema de controle de tráfego a implementar;
- e) Programa preliminar da reformulação das estações de Paço de Arcos, Tapada e Fórum Oeiras;
- f) Programa preliminar das estações intermédias;
- g) Programa funcional do PMO;
- h) Descrição dos requisitos das soluções tecnológicas em relação aos seguintes aspetos:
 - I.Circulação no troço em via única;
 - II.Gestão das interseções para dar prioridade ao veículo;
 - III.Especificações técnicas do Centro de Controle e Operação.

Descrevem-se de seguida o âmbito e a natureza dos trabalhos a realizar para cada uma destas tarefas:

Revisão do traçado

A partir do traçado base aprovado pela CMO e representado no **Anexo I**, pretende-se que seja aprofundada a solução de inserção do corredor de TCSP nas zonas de maior interferência com o espaço público consolidado, em especial em todo o troço que se desenvolve ao longo da Av. Prof. Dr. Cavaco Silva no TagusPark. Por outro lado pretende a CMO avaliar a possibilidade de inserção de uma ciclovias ao longo do traçado que se desenvolve no concelho de Oeiras, em especial entre a estação do Mercado em Porto Salvo e a estação de S.Marcos 2 em S. Marcos.

Definição da área de intervenção

Trata-se de estabelecer o polígono dentro do qual deverá ser materializada a implantação do corredor do SATUO. A área estabelecida deve incluir todas as intervenções associadas à materialização do corredor, designadamente: a plataforma com as faixas de circulação de TC e TI, a zona de implantação das estações, a área das interseções rodoviárias, sempre que haja necessidade de alterar a sua configuração, novos arruamentos que sejam necessários realizar ou alterar (em especial na zona de Leão), a implantação da ciclovias, as saias dos taludes e o desvio de serviços afetados.

Caraterização dos trabalhos de urbanismo e paisagismo

A implantação do corredor reservado ao Transporte Coletivo e à ciclovias é realizado, em grande parte em zonas urbanas já consolidadas. O alargamento da plataforma rodoviária existente exige uma avaliação preliminar do tipo de solução a considerar e o estabelecimento das regras a satisfazer para a materialização do corredor. Pretende-se que sejam realizadas a identificação das zonas mais problemáticas e a caraterização em termos de arquitetura e paisagismo das soluções e regras para a integração urbana do corredor SATUO nas zonas mais consolidadas do traçado.

Lay-out das interseções

O conceito da operação associado ao SATUO, enquanto Bus Rapid Transit (BRT), pressupõe por um lado a circulação em canal reservado e exclusivo e por outro, a prioridade da circulação do autocarro nas interseções com o trânsito banalizado, em especial nos entroncamentos rodoviários. Trata-se agora de pormenorizar – desejavelmente à escala 1:500 - o lay-out das interseções onde haverá conflito entre o corredor do SATUO e o tráfego banalizado com base nas soluções de ordenamento de tráfego já realizadas em estudo anterior e disponibilizado no **Anexo II**.

Programa Preliminar da reformulação das estações de Paço de Arcos, Tapada e Fórum Oeiras

A substituição de um veículo sobre carril bidirecional (entrada de passageiros pelos dois lados do veículo) por um autocarro sobre pneus e unidirecional (entrada de passageiros apenas pelo lado direito) irá obrigar à alteração das atuais estações dos Navegantes, Tapada e Fórum. No âmbito da presente prestação de serviços, deverão ser definidas, ao nível da arquitetura, as soluções conceptuais para adaptar as estações aos futuros requisitos funcionais.

Programa preliminar das estações intermédias e da estação terminal de Barcarena-Massamá

Trata-se de definir os requisitos técnicos das estações que se desenvolvem ao nível do terreno, do ponto de vista funcional, designadamente em relação às suas dimensões, configuração da plataforma de embarque, zonas cobertas, zonas de espera dos passageiros e validação dos bilhetes.

Programa funcional do Parque de Máquinas e Oficinas

Tendo em conta a natureza e especificidade dos veículos que irão assegurar o serviço do SATUO, torna-se necessária a criação de um Parque de Máquinas e Oficinas (PMO) que assegure o apoio à operação. Não estando ainda definida a localização do PMO, importa nesta fase estabelecer o programa funcional para este tipo de equipamento com indicação das áreas funcionais mínimas obrigatórias e um lay-out tipo que possa ser considerado no âmbito da preparação das propostas.

Descrição dos requisitos para as soluções tecnológicas de controle de tráfego e sistemas de segurança

Pretende-se que sejam caracterizados os requisitos do sistema de controle de tráfego a instalar nas interseções da rede viária de modo a garantirem a prioridade de circulação ao transporte coletivo.

De igual modo será necessário descrever o modelo e os requisitos técnicos para garantir o guiamento ótico dos veículos e o sistema de controle de velocidade quando circulam no atual viaduto do SATUO.

Finalmente será necessário descrever as características técnicas do sistema de controle de sinalização para a gestão da circulação na zona em que o traçado tem via única (entre as estações do Fórum e Navegantes).

Todas as soluções apresentadas devem de ser acompanhadas de estimativa de custos com desagregação julgada conveniente para a sua integral compreensão.