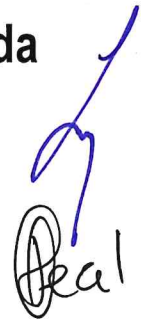


Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela, CIM-BSE

Conselho Intermunicipal



ABERTURA

ATA nº 7/2017

Aos onze dias do mês de julho do ano dois mil e dezasete, nas instalações da Câmara Municipal de Celorico da Beira, realizou-se a reunião do Conselho Intermunicipal – Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela – CIM-BSE, com os Exmos representantes dos seguintes Municípios que integram a CIM-BSE: -----

Município de Almeida, representado pelo seu Presidente, António Batista Ribeiro;-----

Município de Belmonte, representado pelo seu Vice Presidente, António Manuel Rodrigues;-----

Município de Celorico da Beira, representado pelo seu Presidente, José Francisco Gomes Monteiro;----

Município da Covilhã; representado pelo seu Presidente, Vitor Manuel Pinheiro Pereira;-----

Município de Fornos de Algodres, representado pela seu Presidente; António Manuel Pina Fonseca----

Município da Guarda, representado pela sua Vereadora; Ana Isabel Antunes Monteiro Batista-----

Município de Manteigas, representado pelo seu Presidente, José Manuel Custódia Biscaia;-----

Município de Mêda, representado pelo seu Presidente, Anselmo Antunes de Sousa;-----

Município de Pinhel, representado pela sua Chefe de Gabinete; Daniela Capelo;-----

Município do Sabugal, representado pela sua Vice Presidente, Maria Delfina Gonçalves Marques Leal;-

Município de Seia, representado pelo seu Presidente, Carlos Filipe Camelo Miranda Figueiredo;-----

Município de Trancoso, representado pelo seu Secretário, Bruno Amaral Veiga;-----

Conselho Intermunicipal – Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela
Ata da Reunião de 11 de julho de 2017

Estiveram presentes ainda, o Sr. 1º Secretário da CIMBSE (António Ruas) e o Sr. Secretário Executivo da CIMBSE (Carlos Martins).-----

A reunião foi secretariada pela técnica Maria Gabriela Alves Leal -----

E, pelas 10h00m, o Senhor Vice Presidente (José Francisco Gomes Monteiro) declarou aberta a reunião. -----

I - PERÍODO ANTES DA ORDEM DO DIA

O Sr. Vice-Presidente do CI tomou a palavra agradecendo a todos a presença no seu município, o relacionamento e consideração que sempre todos lhe proporcionaram no seio da CIMBSE e enquanto autarca, salientando o espírito CIM. -----

O Senhor Presidente da Camara Municipal de Manteigas tomou a palavra para manifestar o apreço e reconhecimento ao Sr. Presidente da Camara de Celorico da Beira enquanto autarca e membro da CIMBSE. -----

O Sr. Vice-Presidente do CI informou que o Sr. Presidente do CI não está presente pelo motivo de falecimento de um familiar. -----

O Sr. Presidente da Câmara da Covilhã apresentou duas moções já aprovadas na Assembleia Municipal da Covilhã por unanimidade, uma sobre a **Abolição de portagens na A23 e A25** e outra sobre a **Substituição do material circulante do Intercidades na linha da Beira Baixa**. (anexo1) -----

O Sr. Vice-Presidente do CI colocou à votação, foram aprovadas por unanimidade, devendo estas ser enviadas aos Srs. Presidentes para submeterem a aprovação nas respetivas Assembleias Municipais.-

O Sr. Presidente da Camara de Manteigas alertou para o monopólio turístico da Turisestrela e aconselhou a ser tomada uma posição sobre a cedência turística acima dos 800 metros, essa posição deve ser tomada junto do Governo e com o Ministro da tutela. -----

Em relação ao assunto das águas todos concordam que deve ser tomada uma posição conjunta, precisa e clara, que não deixe dúvidas a quem lê a posição dos autarcas envolvidos no processo. -----

Conselho Intermunicipal – Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela
Ata da Reunião de 11 de julho de 2017



A Dra. Daniela representante do município de Pinhel aconselha que seja pedido ao Dr. Francisco Pimentel o ponto de situação do processo das águas. -----

O Senhor Vice-Presidente do CI alertou para a instalação das Centrais de Biomassa, podemos estar a perder terreno, era importante tomar uma posição. -----

A Dra. Daniela questionou sobre a assinatura do novo anexo com a EDP, se os Srs. Presidentes assinaram, qual foi a posição. -----

As opiniões divergiram sendo que o Sr. Presidente de Manteigas e de Fornos são de opinião que não traz vantagens aos municípios. -----

II – ORDEM DO DIA

1 – Assuntos agendados:

1.1 – Aprovação da ata da reunião ordinária de 13 de junho do Conselho Intermunicipal da CIMBSE.

O Senhor Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMBSE tomou a palavra para apresentar de seguida, para aprovação, a ata da reunião de 13-06-2017, previamente distribuída: - Foi deliberado aprovar a ata por unanimidade. -----

1.2 – Ponto da situação das candidaturas apresentadas pela CIMBSE ao Centro 2020. -----

O Sr. Vice-Presidente do CI deu a palavra ao Sr. 1º Secretário Executivo Eng António Ruas, para fazer uma síntese do ponto de situação das candidaturas de acordo com os documentos em anexo. (anexo2). -----

O Sr. Presidente da Câmara de Manteigas em relação à P.I 9.7 Investimento na saúde ..., manifestou a opinião que os veículos devem ser oferecidos aos Centros de Saúde e ficarem sob a sua gestão. -----

1.3 – Apreciação e aprovação das minutas de contrato interadministrativos a celebrar com as comunidades intermunicipais confinantes no âmbito do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP). -----

Após apresentação, análise e discussão dos documentos previamente distribuídos, o Sr. Vice-Presidente do CI colocou as minutas à votação, foram aprovadas por unanimidade, tal como constam em anexo a esta ata, dela fazendo parte integrante. (anexo 3) -----

1.4 – Apreciação da proposta de participação no programa de televisão “40 anos de poder local – Este é o nosso concelho”; -----

O Sr. Vice-Presidente do CI solicitou ao responsável do programa “40 anos de poder local-Este é o nosso concelho” a apresentação do mesmo. Após apresentação, com autorização dos Srs. Presidentes irão ser facultados os emails a fim de ser questionado o interesse em participar no referido programa. -----

1.5 - Área Administrativa e financeira-----

1.5.1 – Ponto da situação da execução orçamental-----

O Sr.Vice Presidente do CI tomou a palavra para informar do ponto de situação da execução orçamental. Foi tomado conhecimento.-----

1.5.2 -Ratificação de deliberações do Secretariado Executivo-----

Concurso por AJUSTE DIRETO – “Desenvolvimento e fornecimento de uma plataforma informática de gestão de Bibliotecas da Rede Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela (RIBBSE)”. – Processo CP 03-2017 – Proposta de adjudicação. -----

Deliberado, por unanimidade, ratificar o despacho. -----

Concurso por AJUSTE DIRETO – “Aquisição de prestação de serviços de assessoria e consultoria em contabilidade POCAL/SNC-AP”. – Processo CP 4 – Proposta de Adjudicação -----

Deliberado, por unanimidade, ratificar o despacho. -----

2 – Outros assuntos-----

Conselho Intermunicipal – Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela
Ata da Reunião de 11 de julho de 2017

VOTAÇÃO DAS DELIBERAÇÕES-----

As deliberações constantes da presente ata foram aprovadas por unanimidade, com exceção daquelas em que é referido outro modo de votação. -----

ENCERRAMENTO-----

Pelas 12h30m, verificando-se não haver mais assuntos a tratar, o Senhor Vice Presidente declarou encerrada a reunião da qual, para constar, se lavrou a presente ata que vai por si assinada. -----

O Vice Presidente do Conselho Intermunicipal da CIM-BSE,


José Francisco Gomes Monteiro

A Técnica



Maria Gabriela Alves Leal



ANEXO 1

MOÇÃO



Pela abolição de portagens na A23 e A25

Pelas mesmas razões de sempre, as portagens nas SCUT continuam na ordem do dia.

Recentemente e mais uma vez, a Comissão de Utentes, Sindicatos, Associações Empresariais bem como diversas forças vivas da nossa comunidade, num esforço conjunto, vieram mais uma vez exigir a abolição definitiva deste grave constrangimento ao desenvolvimento do interior do país - as portagens na A23 e A25.

No momento presente, em que o Governo elabora a proposta de Orçamento de Estado para 2018, e que terá de dar entrada na Assembleia da República até 15 de outubro, é a ocasião certa para o Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela, retomar este assunto e continuar a exigir que a A23 e a A25 sejam libertadas deste garrote condicionador do desenvolvimento da nossa região.

Assim, considerando que:

- apesar do desconto de 15% em antigas Scut ter entrado em vigor desde 1 de Agosto de 2016 nas autoestradas A23 e A25, e já desde essa altura, se

reconhecer que é uma medida insuficiente uma vez que não existem alternativas viáveis, quer rodoviárias, quer ferroviárias;

- apesar do valor de portagens da A23 e A25, comparativamente com o panorama nacional e europeu, serem das mais caras do país e da Europa e ainda assim a qualidade do piso e manutenção ficaram muito aquém do exigível e desejável;

- as portagens nas SCUT constituem um erro estratégico e económico, com graves prejuízos para a economia local e para o desenvolvimento de todo o território;

- está na altura de repor a justiça com as populações e territórios das regiões atravessadas pela A23 e A25 – das mais deprimidas do País – revogando medidas que nunca deveriam ter sido tomadas;

- é premente que as necessárias medidas de diferenciação positiva e apoio ao desenvolvimento do Interior sejam consubstanciadas em medidas e programas concretos de apoio ao desenvolvimento, entre as quais, a abolição das referidas portagens;

O Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela, reunido a 11 de julho de 2017 em Celorico da Beira, exige ao poder central, a abolição imediata das portagens na A23 e A25.

Esta MOÇÃO, após aprovada, será enviada ao Senhor Primeiro-Ministro, ao Senhor Ministro do Planeamento e Infraestruturas, ao Senhor Presidente da Assembleia da República, às CIM's dos territórios servidos pela A23 e

A25, aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República e aos Órgãos da Comunicação Social.

Celorico da Beira, 11 de julho de 2017



MOÇÃO
Pela substituição do material circulante
do Intercidades na Linha da Beira Baixa



Em 2011 a CP decidiu unilateralmente modificar o material circulante no serviço Intercidades, introduzindo automotoras construídas de origem para o serviço suburbano e viagens de curta duração. Estas automotoras, com 35 anos de idade, registam uma diferença assinalável nos padrões de conforto e velocidade face à oferta anteriormente disponibilizada pela CP, e não são de todo compatíveis com os atuais padrões de mobilidade.

O projeto de modernização da Linha da Beira Baixa mereceu um investimento global de 350 milhões de euros. Após um investimento desta envergadura não se compreende que tenha sido reduzida a qualidade da oferta, e não tenham sido potenciadas as vantagens associadas ao projeto de modernização da Linha da Beira Baixa. Na verdade, em 1/3 do percurso Lisboa – Covilhã, as atuais automotoras não têm capacidade para atingir a velocidade máxima permitida. Tendo a redução de tempo de viagem sido um dos principais motivos para a realização do projeto de modernização da Linha da Beira Baixa, não se compreende esta opção comercial da CP, a qual afeta profundamente a competitividade da região.

Perante um mundo cada vez mais globalizado é fundamental que a região possa manter a sua competitividade com acessos de qualidade e rapidez à capital do



país, e por via do aeroporto de Lisboa a outros pontos do mundo. Não é igualmente de descurar a ascensão de novas formas de mobilidade, trabalho e de comunicação, as quais necessariamente implicam a possibilidade de se poder trabalhar em viagem, e com bons acessos a internet móvel. Sem acompanhar estas tendências globais poderá estar em causa a competitividade futura da região, seja ao nível empresarial, seja ao nível da Universidade da Beira Interior.

Neste sentido, é posição da Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela, que:

1. A CP deve proceder no mais curto espaço de tempo à substituição do material circulante no serviço Intercidades por um serviço de qualidade, sendo assim reduzido o tempo de percurso Lisboa – Covilhã, e potenciando-se, deste modo, as vantagens associadas ao projeto de modernização da Linha da Beira Baixa
2. Na introdução do material circulante devem ser considerados os padrões mais atuais de qualidade de serviço, e de acesso à internet móvel.
3. Considerando os investimentos a decorrer no troço Covilhã – Guarda, devem ser planeadas ligações do serviço Intercidades ao norte do País, e preparado um plano de mobilidade regional, entre a tutela e os municípios, que inclua o aumento da frequência do serviço prestado entre os núcleos urbanos da região.

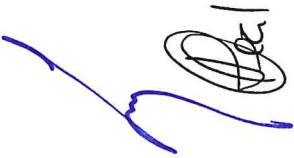
Esta MOÇÃO, após aprovada, será enviada ao Senhor Primeiro-Ministro, ao Senhor Ministro do Planeamento e Infraestruturas, ao Senhor Presidente da

Assembleia da República, aos Grupos Parlamentares da Assembleia da República
e aos Órgãos da Comunicação Social.

Celorico da Beira, 11 de julho de 2017



ANEXO 2



2016/2017 - Com avisos abertos/encerrados	Valor aprov. PDCT	Valor Elegível candidatado	Desvio	Tx execução de cand. Submetidas	Tx execução de cand. Aprovadas	Tx. Total das candidaturas submetidas e Aprovadas
P.I 2,3 - O reforço das aplicações TIC na administração pública em linha, aprendizagem em linha, infoinclusão, cultura em linha e saúde em linha	2 600 000,00 €	1 844 823,75 €	-755 176,25 €	70,95%	70,95%	
P.I 4,3 - A concessão de apoio à eficiência energética, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos, e no setor da habitação.	7 650 000,00 €	5 303 370,00 €	-2 346 630,00 €	69,33%		
P.I 5,2 - Promoção de investimentos para abordar riscos específicos, assegurar a capacidade de resistência às catástrofes e desenvolver sistemas de gestão de catástrofes (medidas identificadas nos respetivos planos de emergência e de proteção civil).	800 000,00 €	800 000,00 €	0,00 €	100,00%	100,00%	
P.I 6,3 - A conservação, proteção, promoção e o desenvolvimento do património natural e cultural.	1 996 250,00 €	491 641,00 €	-1 504 609,00 €	24,63%	19,21%	
P.I 6,3 - A conservação, proteção, promoção e o desenvolvimento do património natural e cultural.	3 863 250,00 €	1 248 676,63 €	-2 614 573,37 €	32,32%	29,68%	
P.I 9,7 - Investimentos na saúde e nas infraestruturas sociais que contribuem para o desenvolvimento nacional, regional e local, a redução das desigualdades de saúde, a promoção da inclusão social através da melhoria do acesso aos serviços sociais, culturais e recreativos, e da transição dos serviços institucionais para os serviços de base comunitária.	670 000,00 €	148 407,39 €	-521 592,61 €	22,15%	18,83%	
P.I 10,1 - Redução e prevenção do abandono escolar precoce e promoção da igualdade de acesso a um ensino infantil, primário e secundário de boa qualidade, incluindo percursos de aprendizagem formais, não formais e informais para a reintegração no ensino e na formação.	6 500 000,00 €	3 250 000,00 €	-3 250 000,00 €	50,00%		
P.I 10,5 - Investimentos na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida através do desenvolvimento das infraestruturas educativas e formativas.	6 090 000,00 €	4 788 988,00 €	-1 301 012,00 €	78,64%	42,67%	
P.I 10,5 - MAPEAMENTO - Investimentos na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida através do desenvolvimento das infraestruturas educativas e formativas.	9 000 000,00 €	3 500 000,00 €	-5 500 000,00 €	38,89%	16,67%	
Total	39 169 500,00 €	21 375 906,77 €	-17 793 593,23 €	54,10%	33,11%	87,21%

P.1.2.3 - O reforço das aplicações TIC na administração pública em linha, aprendizagem em linha, infoinclusão, cultura em linha e saúde em linha.

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor invest. elegível	Valor invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	2 600 000,00 €	295 380,88 €	0,00 €	295 380,88 €	251 073,75 €	Aprovada	251 073,75 €		100,00%	251 073,75 €
Almeida		125 000,00 €	901,45 €	125 901,45 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Belmonte		125 000,00 €	90 526,45 €	215 526,45 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Colarinho da Beira		125 000,00 €	70 949,66 €	195 949,66 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Covilhã		125 000,00 €	33 393,13 €	158 393,13 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
FCR		125 000,00 €	5 677,50 €	130 677,50 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Fornos de Algodres		125 000,00 €	0,00 €	125 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Fundão		125 000,00 €	0,00 €	125 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Guarda		125 000,00 €	0,00 €	125 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Gouveia		125 000,00 €	0,00 €	125 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Manteigas		125 000,00 €	0,00 €	125 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Meda		125 000,00 €	42 000,00 €	167 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Pinhel		125 000,00 €	0,53 €	125 000,53 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Sabugal		125 000,00 €	10 808,14 €	135 808,14 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Seia		125 000,00 €	0,00 €	125 000,00 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Trancoso		125 000,00 €	21 491,77 €	146 491,77 €	106 250,00 €	Aprovada	106 250,00 €		100,00%	106 250,00 €
Total	2 600 000,00 €	2 170 380,88 €	275 748,63 €	2 446 129,51 €	1 844 823,75 €		1 844 823,75 €	-755 176,25 €	70,95%	70,95%

P.1.3.4 - Investimentos em ativos físicos - Ação 3.4 (PDR 2020) - Infraestruturas coletivas (regadios tradicionais, segurança de barragens, drenagem e estruturação fundiária).

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor invest. elegível	Valor invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	1 429 700,00 €				0,00 €	A Submeter				
Almeida					0,00 €	A Submeter				
Belmonte					0,00 €	A Submeter				
Colarinho da Beira					0,00 €	A Submeter				
Covilhã					0,00 €	A Submeter				
FCR					0,00 €	A Submeter				
Fornos de Algodres					0,00 €	A Submeter				
Fundão					0,00 €	A Submeter				
Guarda					0,00 €	A Submeter				
Gouveia					0,00 €	A Submeter				
Manteigas					0,00 €	A Submeter				
Meda					0,00 €	A Submeter				
Pinhel					0,00 €	A Submeter				
Sabugal					0,00 €	A Submeter				
Seia					0,00 €	A Submeter				
Trancoso					0,00 €	A Submeter				
Total	1 429 700,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €				0,00%	0,00%

P.1.4.3 - A concessão de apoio à eficiência energética, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas Infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos, e no setor da habitação.

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor invest. elegível	Valor invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	7 650 000,00 €	235 294,12 €			200 000,00 €	A Submeter				
Almeida		631 376,47 €			536 670,00 €	A Submeter				
Belmonte		396 082,35 €			336 670,00 €	submetido/em análise	336 670,00 €		100,00%	
Colarinho da Beira		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Covilhã		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
FCR		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Fornos de Algodres		631 376,47 €			536 670,00 €	A Submeter				
Fundão		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Guarda		631 376,47 €			536 670,00 €	A Submeter				
Gouveia		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Manteigas		396 082,35 €			336 670,00 €	submetido/em análise	336 670,00 €		100,00%	
Meda		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Pinhel		396 082,35 €			336 670,00 €	submetido/em análise	336 670,00 €		100,00%	
Sabugal		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Seia		631 376,47 €			536 670,00 €	submetido/em análise	536 670,00 €		100,00%	
Trancoso		631 376,47 €			536 670,00 €	A Submeter				
Total	7 650 000,00 €	9 000 058,82 €	0,00 €	0,00 €	7 650 050,00 €		5 303 370,00 €		69,33%	0,00%

P.1.5.2 - Promoção de investimentos para abordar riscos específicos, assegurar a capacidade de resistência às catástrofes e desenvolver sistemas de gestão de catástrofes (medidas identificadas nos respetivos planos de emergência e de proteção civil).

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor invest. elegível	Valor invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	800 000,00 €	941 176,47 €	0,00 €	941 176,47 €	800 000,00 €	Aprovada	800 000,00 €	0,00 €	100,00%	800 000,00 €
Almeida					0,00 €					
Belmonte					0,00 €					
Colarinho da Beira					0,00 €					
Covilhã					0,00 €					
FCR					0,00 €					
Fornos de Algodres					0,00 €					
Fundão					0,00 €					
Guarda					0,00 €					
Gouveia					0,00 €					
Manteigas					0,00 €					
Meda					0,00 €					
Pinhel					0,00 €					
Sabugal					0,00 €					
Seia					0,00 €					
Trancoso					0,00 €					
Total	800 000,00 €	941 176,47 €	0,00 €	941 176,47 €	800 000,00 €		800 000,00 €		100,00%	100,00%

P.I 6,3 - A conservação, proteção, promoção e o desenvolvimento do património natural e cultural.

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	1 996 250,00 €	451 240,00 €	0,00 €	451 240,00 €	389 554,00 €	Aprovada	389 554,00 €		19,21%	389 554,00 €
Almeida		0,00 €			0,00 €					
Belmonte		0,00 €			0,00 €					
Celorico da Beira		270 077,65 €			229 566,00 €	A Submeter				
Covilhã		252 889,41 €			214 956,00 €	A Submeter				
FCR		0,00 €			0,00 €					
Fornos de Algodres		240 316,47 €			204 369,00 €	A Submeter				
Fundão		278 035,29 €			236 330,00 €	A Submeter				
Guarda		0,00 €			0,00 €					
Gouveia		278 035,29 €			236 330,00 €	A Submeter				
Manleigas		174 309,41 €			148 163,00 €	A Submeter				
Meda		0,00 €			0,00 €					
Pinhel		0,00 €			0,00 €					
Sabugal		0,00 €			0,00 €					
Seia		276 463,53 €			234 994,00 €	A Submeter				
Trancoso		127 161,18 €			108 087,00 €	Submetida/em análise	108 087,00 €		100,00%	
Total	1 996 250,00 €	2 348 528,24 €	0,00 €	451 240,00 €	1 996 249,00 €		491 641,00 €		24,63%	19,21%

P.I 6,3 - A conservação, proteção, promoção e o desenvolvimento do património natural e cultural.

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE					0,00 €					
Almeida	850 000,00 €	1 000 000,00 €			850 000,00 €	A Submeter				
Belmonte	573 750,00 €	675 000,00 €			573 750,00 €	A Submeter				
Celorico da Beira					0,00 €					
Covilhã					0,00 €					
FCR	400 000,00 €	470 588,24 €		470 588,24 €	400 000,00 €	Aprovada	400 000,00 €		100,00%	400 000,00 €
Fornos de Algodres					0,00 €					
Fundão					0,00 €					
Guarda	840 000,00 €	988 235,29 €			840 000,00 €	A Submeter				
Gouveia					0,00 €					
Manleigas					0,00 €					
Meda	400 000,00 €	470 588,24 €		470 588,24 €	400 000,00 €	Aprovada	389 176,63 €		100,00%	389 176,63 €
Pinhel	357 500,00 €	420 588,24 €		420 588,24 €	357 500,00 €	Aprovada	357 500,00 €		100,00%	357 500,00 €
Sabugal	340 000,00 €	400 000,00 €			340 000,00 €	A Submeter				
Seia					0,00 €					
Trancoso	102 000,00 €	120 000,00 €			102 000,00 €	Submetida/em análise	102 000,00 €		100,00%	
Total	3 863 250,00 €	4 545 000,00 €	0,00 €	1 361 764,71 €	3 863 250,00 €		1 248 676,63 €		32,32%	29,68%

P.I 8,3 - Criação de emprego por conta própria, empreendedorismo e criação de empresas, incluindo micro, pequenas e médias empresas inovadoras.

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FSE	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	2 500 000,00 €				2 500 000,00 €	A Submeter				
Almeida					0,00 €					
Belmonte					0,00 €					
Celorico da Beira					0,00 €					
Covilhã					0,00 €					
FCR					0,00 €					
Fornos de Algodres					0,00 €					
Fundão					0,00 €					
Guarda					0,00 €					
Gouveia					0,00 €					
Manleigas					0,00 €					
Meda					0,00 €					
Pinhel					0,00 €					
Sabugal					0,00 €					
Seia					0,00 €					
Trancoso					0,00 €					
Total	2 500 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2 500 000,00 €				0,00%	0,00%

P.I 8,8 - A concessão de apoio ao desenvolvimento dos viveiros de empresas e o apoio à atividade por conta própria, às microempresas e à criação de empresas.

Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	1 500 000,00 €				1 500 000,00 €	A Submeter				
Almeida					0,00 €					
Belmonte					0,00 €					
Celorico da Beira					0,00 €					
Covilhã					0,00 €					
FCR					0,00 €					
Fornos de Algodres					0,00 €					
Fundão					0,00 €					
Guarda					0,00 €					
Gouveia					0,00 €					
Manleigas					0,00 €					
Meda					0,00 €					
Pinhel					0,00 €					
Sabugal					0,00 €					
Seia					0,00 €					
Trancoso					0,00 €					
Total	1 500 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 500 000,00 €				0,00%	0,00%

P.19.7 - Investimentos na saúde e nas Infraestruturas sociais que contribuem para o desenvolvimento nacional, regional e local, a redução das desigualdades de saúde, a promoção da inclusão social através da melhoria do acesso aos serviços sociais, culturais e recreativos, e da transição dos serviços institucionais para os serviços de base comunitária.										
Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	500 000,00 €				500 000,00 €	A submeter				
Almeida					0,00 €					
Belmonte					0,00 €					
Celorico da Beira					0,00 €					
Covilhã					0,00 €					
FCR					0,00 €					
Fornos de Algodres					0,00 €					
Fundão					0,00 €					
Guarda					0,00 €					
Gouveia					0,00 €					
Manteigas					0,00 €					
Meda					0,00 €					
Pinhel					0,00 €					
Sabugal					0,00 €					
Seia (ULS GUARDA)	170 000,00 €	148 407,39 €			126 146,28 €	Aprovada	148 407,39 €	-43 853,72 €	74,20%	126 146,28 €
Trancoso					0,00 €					
Total	670 000,00 €	148 407,39 €	0,00 €	0,00 €	626 146,28 €		148 407,39 €		22,15%	18,83%

P.110.1 - Redução e prevenção do abandono escolar precoce e promoção da igualdade de acesso a um ensino infantil, primário e secundário de boa qualidade, incluindo percursos de aprendizagem formais, não formais e informais para a reintegração no ensino e na formação.										
Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE	6 500 000,00 €	1 396 893,00 €			1 187 359,05 €	Submetida/em análise CCDRC	593 879,53 €			
Almeida		660 246,00 €			561 209,10 €		280 604,55 €			
Belmonte		193 313,00 €			164 316,05 €		82 158,03 €			
Celorico da Beira		204 299,00 €			173 654,00 €		86 827,00 €			
Covilhã		623 624,00 €			530 080,40 €		265 040,20 €			
FCR		138 379,00 €			117 622,15 €		58 811,08 €			
Fornos de Algodres		72 459,00 €			61 590,15 €		30 795,08 €			
Fundão		935 829,00 €			795 454,65 €		397 727,13 €			
Guarda		872 655,00 €			741 756,75 €		370 878,18 €			
Gouveia		391 988,00 €			333 189,80 €		166 504,90 €			
Manteigas		250 993,00 €			213 344,05 €		106 672,03 €			
Meda		138 379,00 €			117 622,15 €		58 811,08 €			
Pinhel		332 477,00 €			282 605,45 €		141 302,23 €			
Sabugal		819 553,00 €			696 620,05 €		348 310,03 €			
Seia		329 730,00 €			280 270,50 €		140 135,25 €			
Trancoso		286 242,00 €			243 305,70 €		121 652,85 €			
Total	6 500 000,00 €	7 647 059,00 €	0,00 €	0,00 €	6 500 000,00 €		3 250 000,00 €		50,00%	0,00%

P.110.5 - MAPEAMENTO - Investimentos na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida através do desenvolvimento das infraestruturas educativas e formativas.										
Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE					0,00 €					
Almeida					0,00 €					
Belmonte					0,00 €					
Celorico da Beira	1 700 000,00 €				0,00 €	A submeter				
Covilhã	2 800 000,00 €				0,00 €	A submeter				
FCR					0,00 €					
Fornos de Algodres					0,00 €					
Fundão	2 000 000,00 €	2 352 941,18 €			2 000 000,00 €	Submetida/em análise	2 000 000,00 €		100,00%	
Guarda	700 000,00 €	0,00 €			0,00 €	A submeter				
Gouveia					0,00 €					
Manteigas					0,00 €					
Meda					0,00 €					
Pinhel	1 500 000,00 €	2 571 034,00 €			1 500 000,00 €	Aprovada	1 500 000,00 €		100,00%	1 500 000,00 €
Sabugal					0,00 €					
Seia	300 000,00 €	0,00 €			0,00 €	A submeter				
Trancoso					0,00 €					
Total	9 000 000,00 €	4 923 975,18 €	0,00 €	0,00 €	3 500 000,00 €		3 500 000,00 €		38,89%	16,67%

P.110.5 - Investimentos na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida através do desenvolvimento das infraestruturas educativas e formativas.										
Municípios	Valor aprov. PDCT	Valor Invest. elegível	Valor Invest. NÃO elegível	Valor Total	85% FEDER	Estado	Valor submetido/aprovado	Desvio	Tx execução de cand. submetidas	Tx execução cand. aprovadas
CIM-BSE					0,00 €					
Almeida	339 611,00 €	399 542,35 €			339 611,00 €	Submetida/em análise	339 611,00 €		100,00%	
Belmonte	179 014,00 €	210 604,71 €			179 014,00 €	Aprovada	179 014,00 €		100,00%	179 014,00 €
Celorico da Beira	556 606,00 €	654 830,59 €			556 606,00 €	Aprovada	556 606,00 €		100,00%	556 606,00 €
Covilhã	579 641,00 €	681 930,59 €			579 641,00 €	Aprovada	579 641,00 €		100,00%	579 641,00 €
FCR	304 752,00 €	358 531,76 €			304 752,00 €	Submetida/em análise	304 752,00 €		100,00%	
Fornos de Algodres	189 683,00 €	223 156,47 €			189 683,00 €	Submetida/em análise	189 683,00 €		100,00%	
Fundão	503 787,00 €	592 690,59 €			503 787,00 €	Aprovada	503 787,00 €		100,00%	503 787,00 €
Guarda	1 122 743,00 €	1 320 874,12 €			1 122 743,00 €	Aprovada	1 122 743,00 €		100,00%	1 122 743,00 €
Gouveia	316 006,00 €	371 771,76 €			316 006,00 €	Aprovada	316 006,00 €		100,00%	316 006,00 €
Manteigas	168 293,00 €	197 991,76 €			168 293,00 €	A submeter	0,00 €		0,00%	
Meda	238 725,00 €	280 852,94 €			238 725,00 €	Aprovada	238 725,00 €		100,00%	238 725,00 €
Pinhel	345 057,00 €	405 949,41 €			345 057,00 €	Aprovada	345 057,00 €		100,00%	345 057,00 €
Sabugal	469 519,00 €	552 375,29 €			469 519,00 €	A submeter	0,00 €		0,00%	
Seia	464 517,00 €	546 490,59 €			464 517,00 €	Submetida/em análise	464 517,00 €		100,00%	
Trancoso	312 046,00 €	367 112,94 €			312 046,00 €	Submetida/em análise	312 046,00 €		100,00%	
Total	6 090 000,00 €	7 164 705,88 €	0,00 €	0,00 €	6 090 000,00 €		4 788 988,00 €		78,64%	42,67%
TOTAL	44 599 200,00 €	38 889 291,86 €			36 870 519,03 €		21 375 906,77 €		47,93%	20,13%



ANEXO 3



CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PARA A GESTÃO PARTILHADA DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTER-REGIONAL



COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES



BEIRAS
E SERRA DA ESTRELA
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL



Índice

1. Introdução.....	3
2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos	4
3. Contrato Interadministrativo	9
Anexo I	15



1. Introdução

A Lei n.º52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O referido diploma legal procede à descentralização de competências relativas à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, transferido para os Municípios e para as Comunidades Intermunicipais as competências para serem as autoridades de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas.

O Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), enquanto principal entidade envolvida na implementação do RJSPTP, tem vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal.

No caso particular dos serviços de transporte público inter-regionais, comuns a mais que um Comunidade Intermunicipal (CIM), a gestão deve ser partilhada. A delegação e partilha de competências entre as Autoridades de Transporte está prevista no Artigo 10º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), nomeadamente no ponto 1 do referido artigo: *“As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ...”*.

Esta delegação de competências trás, à partida, vantagens no que respeita a:

- Permite a integração dos serviços inter-regionais numa lógica de rede, com vantagens significativa para o nível de serviço prestado às populações;
- Permite a otimização do esforço de aprendizagem relativo ao modelo de planeamento e gestão da rede por parte das equipas técnicas;
- Permite alargar o âmbito territorial, o que potencia as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar.

Com a celebração deste Contrato Interadministrativo, ambas as CIM:

- Continuam a ser consultadas relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam o seus territórios;
- Em qualquer momento podem recuperar a competência dos serviços que tenham delegado.



Assim, apresentamos neste dossier duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

- a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos.

Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112.º, bem como, na previsão e justificação de recursos humanos, patrimoniais e financeiros, necessários e suficientes ao exercício das competências transferidas, previstos no artigo 115.º por aplicação do artigo 122.º da referida Lei;

- b) Minuta do Contrato Interadministrativo da delegação de competências.

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos

2.1. Sobre o não aumento da despesa pública global

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global: Considerando a impossibilidade de realizar uma análise de impacto económico-financeiro consistente, motivada pela não existência de informação completa sobre as receitas dos operadores de transporte de passageiros e, por outro lado, o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada nunca antes do 1.º semestre de 2017, ou seja, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22.º do RJSPT, que determina que os operadores realizem o registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional dos custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor. Estas determinações, segundo o RJSPT, deverão ser realizadas anualmente, até ao final do primeiro semestre, por deliberação a aprovar pelo Conselho Diretivo do IMT, I.P. Observamos que esta deliberação ocorreu apenas a 2 de março de 2017. Ora,



perante esta situação, como foi anteriormente referido, prevê-se que os operadores só estarão em condições de preencher os requisitos exigidos no final do 1º semestre de 2017.

Assim sendo, na impossibilidade de realizar uma análise mais aprofundada do impacto económico-financeiro que comprove uma eficiente gestão dos recursos públicos, sem ações deficitárias, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegurasse o cumprimento do requisito de não aumento da despesa pública global previsto na alínea a) do número 3 do artigo 115.º da Lei n.º 975/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º 2 do mesmo diploma.

Esta cláusula 7.ª do contrato interadministrativo intitula-se "Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global" e assegura esse princípio remetendo para contratação específica, no quadro legal em vigor, qualquer ação solicitada ou promovida por uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global.

2.2. Sobre o aumento da eficiência da gestão dos recursos através da coordenação das CIM

A importância da coordenação das necessidades e objetivos das CIM, no caso das questões da mobilidade, obriga a uma visão global que possibilite a articulação das redes e dos serviços de transportes públicos. Esta visão é facilitada quando se realiza através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores onde se destacam as autoridades de transporte e os operadores:

- Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.
- Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.
- Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.
- Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.
- Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.



- Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à “regulação” e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado”.

Como se pode constatar, há um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove a gestão partilhada e coordenada por uma das partes.

Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência. Importa, porém, perceber se os ganhos referidos se repercutem também no exercício específico das competências necessárias para assegurar o serviço público de transporte de passageiros.

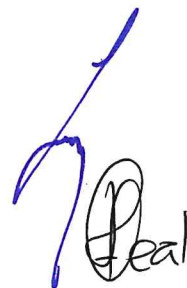
2.3. Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pelas CIM

A publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), enquadra-se numa perspetiva de mudança de paradigma, no que aos transportes públicos diz respeito. Assinale-se, também, a sua intenção de melhorar a mobilidade dos cidadãos através de alterações significativas aos modelos de gestão existentes.

Na verdade, em Portugal, os modelos aplicados nas últimas décadas tem vindo a revelar-se deficitários face às exigências de uma sociedade contemporânea. O novo RJSPTP pretende introduzir ganhos de eficácia no exercício das competências das autoridades de transporte. Uma dessas alterações, que poderemos designar de inovadora (no contexto nacional e internacional) é a possibilidade de criação de um modelo partilhado, construído em conjunto pelos municípios e pelas entidades intermunicipais, através de um instrumento legal - o contrato interadministrativo de delegação de competências.

Por outro lado, importa referir que a legislação europeia prevê a obrigatoriedade de que a celebração de contratos de serviços públicos deva ocorrer até dezembro de 2019. Esta matéria revela uma enorme exigência requerida às entidades competentes pela regulação dos transportes públicos. E é muito exigente também no que se refere à eficácia de implementação no curto prazo das competências de planeamento e contratação.

A delegação de competências entre CIM possibilita ganhos de eficácia ao nível do desenho das redes e promoção da intermodalidade, ao mesmo tempo que otimiza o cálculo do custo, tendo em consideração as necessidades de mobilidade e os recursos disponíveis.



Assim, mais uma vez, constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala intermunicipal/inter-regional. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar. Finalmente, a capacitação das autoridades de transportes com a escala intermunicipal/inter-regional permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

Finalmente, sublinhe -se que é da maior relevância constatar que a delegação de competências entre CIM, por via do Contrato Interadministrativo, é fundamental (senão imprescindível) para que se possa cumprir, através do disposto nos termos do artigo 10.º e do ponto 3 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), de forma coordenada e concertada, o legal e regular funcionamento da rede de transportes públicos nas áreas geográficas das CIM.

2.4. Sobre os objetivos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos

No seguimento do disposto no artigo 112.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, são objetivos específicos deste instrumento administrativo contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e pela racionalização dos recursos disponíveis.

A visão holística da mobilidade à escala inter-regional, que decorre da delegação das competências previstas no Contrato Interadministrativo em apreciação, permite, no que se refere ao transporte público de passageiros, atingir objetivos que decorrem dos ganhos de eficiência no planeamento da rede global, já que permitem atender de forma mais consistente às necessidades especiais dos grupos minoritários, normalmente associados a serviços menos rentáveis ou mesmo deficitários.

Por outro lado, tal como referido na Diretiva 2014/25/EU, "os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos

adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos". Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações. De facto a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece no Capítulo VIII a supervisão, fiscalização e regime sancionatório, garantido que "as autoridades de transportes competentes fiscalizam a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPTP e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros". Esta salvaguarda representa um enorme contributo para a melhoria do serviço ao cidadão e para a aproximação dos responsáveis políticos aos problemas reais. Por um lado, permite que os municípios possuam instrumentos e cobertura legal para atuar de modo concreto na defesa dos utentes. Mas, em simultâneo, a difusão por várias autoridades municipais de um único serviço de transporte, nomeadamente quando ele é de cariz intermunicipal/inter-regional, transforma o objetivo do legislador numa tarefa muito difícil de operacionalizar. Assim, com a uniformização de procedimentos implementada à escala inter-regional, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos munícipes (por via dos respetivos representantes políticos nos órgãos institucionais e das equipas técnicas nos fóruns e grupos de trabalho constituídos e a constituir), julgamos que estarão garantidos os objetivos pretendidos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal/inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e racionalização dos recursos existentes.





3. Contrato Interadministrativo

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO



Entre:

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES, pessoa coletiva n.º 508 047 790, com sede na Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, José Morgado Ribeiro, adiante designada como Primeiro Outorgante,

e

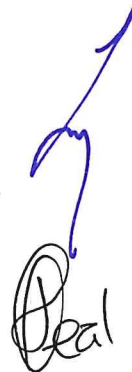
a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL BEIRAS E SERRA DA ESTRELA, pessoa coletiva n.º xxx xxx xxx, com sede no Largo do Paço do Bui, 3 6300-592 Guarda, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, Paulo Alexandre Bernardo Fernandes, adiante designada como Segundo Outorgante.

E considerando que:

- A) A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo, no seu Anexo, o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;
- B) As comunidades intermunicipais são as Autoridades de Transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipal que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, de acordo com o previsto no artigo 7º;
- C) As autoridades de transporte competentes a nível intermunicipal devem coordenar-se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais assumindo-os de forma partilhada nas áreas geográficas abrangidas, de acordo com o previsto no artigo 9º;
- D) Foram registadas pelos operadores de serviço público de transporte no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) linhas que se encontram nas condições referidas na alínea anterior;
- E) Às autoridades de transporte compete validar a informação registada e posteriormente emitir as autorizações de exploração provisória do serviço público de transporte de passageiros respetivo;
- F) Duas ou mais autoridades de transporte podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhe estão cometidas, designadamente através de Contratos interadministrativos, de acordo com o previsto no artigo 10º.

G) O presente Contrato Interadministrativo não constitui, na sua essência, uma delegação de competências, mas uma forma de possibilitar a operacionalização e gestão dos serviços de transporte público de passageiros de natureza inter-regional, verifica-se, assim, a dispensa do cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 122.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro.

Assim, é acordado e reciprocamente aceite o presente Contrato Interadministrativo, que se rege pelas cláusulas seguintes:



Cláusula 1.ª

Objeto

O presente Contrato Interadministrativo tem por objeto o estabelecimento do exercício como Autoridade de Transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regional e respetivas condições de partilha, entre as Autoridades de Transportes signatárias, da informação sobre as linhas em causa.

Cláusula 2.ª

Âmbito

1. O presente Contrato Interadministrativo tem lugar no âmbito de uma lógica de trabalho em parceria, sendo recíprocas as vantagens para as entidades signatárias.
2. A competência de autoridade de transportes nas linhas inter-regionais será exercida pela Autoridade de Transportes de nível intermunicipal do território com maior extensão do percurso dessa linha.
3. Para efeitos do disposto do número anterior apenas será aplicado esse critério às linhas base.
4. A competência de autoridade de transportes das linhas parcelares (pode definir-se uma Parcelar como uma parte do itinerário de uma linha base) e variantes (pode definir-se uma Variante como um desvio ao itinerário de uma linha base) será assumida pela Autoridade de Transportes com competência na linha base a que aquelas estão associadas, mesmo nos casos em que o respetivo percurso se desenvolva em parte ou integralmente fora da sua área geográfica.
5. Para efeitos do disposto do número anterior, independentemente da competência dos outorgantes, ambos poderão monitorizar os troços que atravessam os seus territórios embora a fiscalização seja apenas da competência da Autoridade de Transportes responsável pela linha base.

6. Atendendo ao registo no SIGGESC e em conformidade com o critério definido nos pontos 2 e 3, do presente artigo, a repartição das linhas inter-regionais entre as Autoridades de Transportes é aquela que é descrita em Anexo I a este Contrato Interadministrativo e que dele faz parte integrante.



Cláusula 3.ª

Obrigações

A Autoridade de Transportes competente obriga-se a consultar a Autoridade de Transportes da outra área abrangida pela linha inter-regional em todas as decisões que digam respeito ao respetivo território, solicitando para o efeito um parecer escrito vinculativo.

Cláusula 4.ª

Conteúdos a fornecer

1. A partilha de informação visa, por um lado, que cada Autoridade de Transportes disponha de toda a informação de apoio à decisão e, por outro, que todas possam trabalhar com dados corretos e atualizados.
2. Os conteúdos objeto de partilha respeitam às linhas inter-regionais que cada Autoridade de Transportes gere de acordo com o referido anexo.
3. A informação será disponibilizada em formato digital, compatível com os sistemas informáticos mais comuns.

Cláusula 5.ª

Propriedade dos conteúdos

1. Está autorizada a divulgação na internet ou qualquer outro uso congénere, dos conteúdos, a menos de menção expressa de não divulgação por parte das Autoridades signatárias.
2. Não está autorizada a comercialização de conteúdos, sem autorização prévia, expressa por escrito, das Autoridades signatárias.

Cláusula 6.ª

Cooperação entre as Autoridades signatárias

1. Será indicado por cada signatário um interlocutor que operacionalizará a cooperação de acordo com o clausulado do presente Contrato Interadministrativo.
2. As Autoridades signatárias podem substituir os seus representantes devendo, contudo, comunicar às outras signatárias a substituição ocorrida no prazo de 30 dias.



Cláusula 7.ª

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

1— A presente delegação de atribuições e competências não representa, nos termos do disposto na alínea a) do nº 3 do artigo 115º da Lei nº 75/2013, o aumento da despesa pública global, obrigando as partes outorgantes a respeitar em todo o tempo de execução do presente contrato o referido requisito.

2 — Qualquer ação solicitada ou promovida por qualquer uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global deverá ser objeto de contratação específica, respeitando os requisitos próprios e o respetivo quadro legal em vigor.

Cláusula 8.ª

Vigência do Contrato Interadministrativo

O presente Contrato Interadministrativo entra em vigor na data da sua assinatura e tem a duração de um ano, renovando-se automaticamente, por iguais períodos, desde que não seja denunciado por acordo de todas as partes.

Cláusula 9.ª

Resolução

1. O presente Contrato Interadministrativo pode ser feito cessar em qualquer momento, por comum acordo de todas as partes.
2. A cessação da participação unilateral de qualquer das partes pode ser feita mediante um aviso prévio não inferior a 3 meses.
3. No caso da resolução ou denúncia afetar a exequibilidade dos Contratos Interadministrativos de serviço público vigentes, a mesma só poderá ocorrer com o acordo prévio entre as Autoridades signatárias.

Cláusula 10.ª

Revisão

1. Durante a vigência do presente Contrato Interadministrativo poderão, por acordo entre as Autoridades signatárias, ser introduzidas alterações, as quais, após formalização, constituirão seus aditamentos e dele farão parte integrante.
2. As cláusulas do presente Contrato Interadministrativo serão objeto de revisão obrigatória no final de 1 (um) ano, após a data da sua assinatura.

O presente Contrato Interadministrativo é composto de 2 (dois) exemplares originais que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

Tondela, xx de março de 2017



O Presidente da CIM Viseu Dão Lafões

(José Morgado Ribeiro)

O Presidente da CIM Beiras e Serra da Estrela

(Paulo Alexandre Bernardo Fernandes)



Anexo I

Serviços partilhados entre a CIM Viseu Dão Lafões e a CIM Beiras e Serra da Estrela

Operador	ID Carreira	Origem	Destino
Empresa Berrelhas de Camionagem, Lda.	1132	Carrapichana	Viseu
	1135	Chãs de Tavares	Gouveia
	1136	Fornos de Algodres	Penalva
	1137	Fornos de Algodres	Mangualde
	1141	Guarda	Viseu
Marques, Lda.	552	Loriga	Viseu
	5023	Gouveia	Viseu
União de Sátão & Aguiar da Beira, Lda.	16	Aguiar da Beira	Fornos de Algodres
	18	Aguiar da Beira	Fornos de Algodres

Serviços que ficarão a cargo da CIM Viseu Dão Lafões

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percorso	
				CIMVDL	CIMBSE
Empresa Berrelhas de Camionagem, Lda.	1132	Carrapichana	Viseu	67.88%	32.12%
	1136	Fornos de Algodres	Penalva	64.99%	35.01%
	1137	Fornos de Algodres	Mangualde	76.58%	23.42%
Marques, Lda.	5023	Gouveia	Viseu	65.33%	34.67%
União de Sátão & Aguiar da Beira, Lda.	16	Aguiar da Beira	Fornos de Algodres	67.50%	32.50%
	18	Aguiar da Beira	Fornos de Algodres	58.03%	41.97%

Serviços que ficarão a cargo da CIM Beiras e Serra da Estrela

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percorso	
				CIMVDL	CIMBSE
Empresa Berrelhas de Camionagem, Lda.	1135	Chãs de Tavares	Gouveia	35.68%	64.32%
	1141	Guarda	Viseu	45.76%	54.24%
Marques, Lda.	552	Loriga	Viseu	48.47%	51.53%



CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PARA A GESTÃO PARTILHADA DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTER-REGIONAL



COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES



Índice

1. Introdução.....	3
2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos	4
3. Contrato Interadministrativo	9
Anexo I	15





1. Introdução

A Lei n.º52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O referido diploma legal procede à descentralização de competências relativas à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, transferido para os Municípios e para as Comunidades Intermunicipais as competências para serem as autoridades de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas.

O Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), enquanto principal entidade envolvida na implementação do RJSPTP, tem vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal.

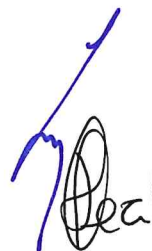
No caso particular dos serviços de transporte público inter-regionais, comuns a mais que um Comunidade Intermunicipal (CIM), a gestão deve ser partilhada. A delegação e partilha de competências entre as Autoridades de Transporte está prevista no Artigo 10º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), nomeadamente no ponto 1 do referido artigo: *“As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ...”*.

Esta delegação de competências trás, à partida, vantagens no que respeita a:

- Permite a integração dos serviços inter-regionais numa lógica de rede, com vantagens significativa para o nível de serviço prestado às populações;
- Permite a otimização do esforço de aprendizagem relativo ao modelo de planeamento e gestão da rede por parte das equipas técnicas;
- Permite alargar o âmbito territorial, o que potencia as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar.

Com a celebração deste Contrato Interadministrativo, ambas as CIM:

- Continuam a ser consultadas relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam o seus territórios;
- Em qualquer momento podem recuperar a competência dos serviços que tenham delegado.



Assim, apresentamos neste dossier duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

- a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos.

Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112.º, bem como, na previsão e justificação de recursos humanos, patrimoniais e financeiros, necessários e suficientes ao exercício das competências transferidas, previstos no artigo 115.º por aplicação do artigo 122.º da referida Lei;

- b) Minuta do Contrato Interadministrativo da delegação de competências.

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos

2.1. Sobre o não aumento da despesa pública global

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global: Considerando a impossibilidade de realizar uma análise de impacto económico-financeiro consistente, motivada pela não existência de informação completa sobre as receitas dos operadores de transporte de passageiros e, por outro lado, o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada nunca antes do 1.º semestre de 2017, ou seja, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22.º do RJSPTP, que determina que os operadores realizem o registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional dos custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor. Estas determinações, segundo o RJSPTP, deverão ser realizadas anualmente, até ao final do primeiro semestre, por deliberação a aprovar pelo Conselho Diretivo do IMT, I.P. Observamos que esta deliberação ocorreu apenas a 2 de março de 2017. Ora,



perante esta situação, como foi anteriormente referido, prevê-se que os operadores só estarão em condições de preencher os requisitos exigidos no final do 1º semestre de 2017.

Assim sendo, na impossibilidade de realizar uma análise mais aprofundada do impacto económico-financeiro que comprove uma eficiente gestão dos recursos públicos, sem ações deficitárias, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegurasse o cumprimento do requisito de não aumento da despesa pública global previsto na alínea a) do número 3 do artigo 115.º da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º 2 do mesmo diploma.

Esta cláusula 7.ª do contrato interadministrativo intitula-se "Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global" e assegura esse princípio remetendo para contratação específica, no quadro legal em vigor, qualquer ação solicitada ou promovida por uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global.

2.2. Sobre o aumento da eficiência da gestão dos recursos através da coordenação das CIM

A importância da coordenação das necessidades e objetivos das CIM, no caso das questões da mobilidade, obriga a uma visão global que possibilite a articulação das redes e dos serviços de transportes públicos. Esta visão é facilitada quando se realiza através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores onde se destacam as autoridades de transporte e os operadores:

- Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.
- Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.
- Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.
- Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.
- Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.



- Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à “regulação” e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado”.

Como se pode constatar, há um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove a gestão partilhada e coordenada por uma das partes.

Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência. Importa, porém, perceber se os ganhos referidos se repercutem também no exercício específico das competências necessárias para assegurar o serviço público de transporte de passageiros.

2.3. Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pelas CIM

A publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), enquadra-se numa perspetiva de mudança de paradigma, no que aos transportes públicos diz respeito. Assinale-se, também, a sua intenção de melhorar a mobilidade dos cidadãos através de alterações significativas aos modelos de gestão existentes.

Na verdade, em Portugal, os modelos aplicados nas últimas décadas tem vindo a revelar-se deficitários face às exigências de uma sociedade contemporânea. O novo RJSPTP pretende introduzir ganhos de eficácia no exercício das competências das autoridades de transporte. Uma dessas alterações, que poderemos designar de inovadora (no contexto nacional e internacional) é a possibilidade de criação de um modelo partilhado, construído em conjunto pelos municípios e pelas entidades intermunicipais, através de um instrumento legal - o contrato interadministrativo de delegação de competências.

Por outro lado, importa referir que a legislação europeia prevê a obrigatoriedade de que a celebração de contratos de serviços públicos deva ocorrer até dezembro de 2019. Esta matéria revela uma enorme exigência requerida às entidades competentes pela regulação dos transportes públicos. E é muito exigente também no que se refere à eficácia de implementação no curto prazo das competências de planeamento e contratação.

A delegação de competências entre CIM possibilita ganhos de eficácia ao nível do desenho das redes e promoção da intermodalidade, ao mesmo tempo que otimiza o cálculo do custo, tendo em consideração as necessidades de mobilidade e os recursos disponíveis.



Assim, mais uma vez, constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala intermunicipal/inter-regional. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar. Finalmente, a capacitação das autoridades de transportes com a escala intermunicipal/inter-regional permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

Finalmente, sublinhe-se que é da maior relevância constatar que a delegação de competências entre CIM, por via do Contrato Interadministrativo, é fundamental (senão imprescindível) para que se possa cumprir, através do disposto nos termos do artigo 10.º e do ponto 3 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), de forma coordenada e concertada, o legal e regular funcionamento da rede de transportes públicos nas áreas geográficas das CIM.

2.4. Sobre os objetivos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos

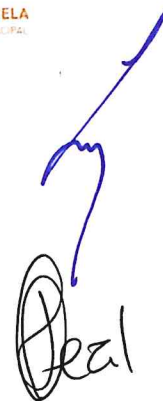
No seguimento do disposto no artigo 112.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, são objetivos específicos deste instrumento administrativo contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e pela racionalização dos recursos disponíveis.

A visão holística da mobilidade à escala inter-regional, que decorre da delegação das competências previstas no Contrato Interadministrativo em apreciação, permite, no que se refere ao transporte público de passageiros, atingir objetivos que decorrem dos ganhos de eficiência no planeamento da rede global, já que permitem atender de forma mais consistente às necessidades especiais dos grupos minoritários, normalmente associados a serviços menos rentáveis ou mesmo deficitários.

Por outro lado, tal como referido na Diretiva 2014/25/EU, "os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos

adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos". Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações. De facto a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece no Capítulo VIII a supervisão, fiscalização e regime sancionatório, garantido que "as autoridades de transportes competentes fiscalizam a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPT e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros". Esta salvaguarda representa um enorme contributo para a melhoria do serviço ao cidadão e para a aproximação dos responsáveis políticos aos problemas reais. Por um lado, permite que os municípios possuam instrumentos e cobertura legal para atuar de modo concreto na defesa dos utentes. Mas, em simultâneo, a difusão por várias autoridades municipais de um único serviço de transporte, nomeadamente quando ele é de cariz intermunicipal/inter-regional, transforma o objetivo do legislador numa tarefa muito difícil de operacionalizar. Assim, com a uniformização de procedimentos implementada à escala inter-regional, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos munícipes (por via dos respetivos representantes políticos nos órgãos institucionais e das equipas técnicas nos fóruns e grupos de trabalho constituídos e a constituir), julgamos que estarão garantidos os objetivos pretendidos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal/inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e racionalização dos recursos existentes.





3. Contrato Interadministrativo

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

Entre:

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES, pessoa coletiva n.º 508 047 790, com sede na Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, José Morgado Ribeiro, adiante designada como Primeiro Outorgante,

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL REGIÃO DE COIMBRA, pessoa coletiva n.º xxx xxx xxx, com sede na Rua do Brasil, N.º 131, 3030-175 Coimbra, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, João Albino Rainho Ataíde das Neves, adiante designada como Segundo Outorgante.

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL BEIRAS E SERRA DA ESTRELA, pessoa coletiva n.º xxx xxx xxx, com sede no Largo do Paço do Biu, 3, 6300-592 Guarda, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, Paulo Alexandre Bernardo Fernandes, adiante designada como Terceiro Outorgante.

E considerando que:

- A) A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo, no seu Anexo, o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;
- B) As comunidades intermunicipais são as Autoridades de Transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipal que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, de acordo com o previsto no artigo 7º;
- C) As autoridades de transporte competentes a nível intermunicipal devem coordenar-se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais assumindo-os de forma partilhada nas áreas geográficas abrangidas, de acordo com o previsto no artigo 9º;
- D) Foram registadas pelos operadores de serviço público de transporte no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) linhas que se encontram nas condições referidas na alínea anterior;





E) Às autoridades de transporte compete validar a informação registada e posteriormente emitir as autorizações de exploração provisória do serviço público de transporte de passageiros respetivo;

F) Duas ou mais autoridades de transporte podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhe estão cometidas, designadamente através de Contratos interadministrativos, de acordo com o previsto no artigo 10º.

G) O presente Contrato Interadministrativo não constitui, na sua essência, uma delegação de competências, mas uma forma de possibilitar a operacionalização e gestão dos serviços de transporte público de passageiros de natureza inter-regional, verifica-se, assim, a dispensa do cumprimento do disposto no nº. 2 do artigo 122º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro.

Assim, é acordado e reciprocamente aceite o presente Contrato Interadministrativo, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Objeto

O presente Contrato Interadministrativo tem por objeto o estabelecimento do exercício como Autoridade de Transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regional e respetivas condições de partilha, entre as Autoridades de Transportes signatárias, da informação sobre as linhas em causa.

Cláusula 2.ª

Âmbito

1. O presente Contrato Interadministrativo tem lugar no âmbito de uma lógica de trabalho em parceria, sendo recíprocas as vantagens para as entidades signatárias.
2. A competência de autoridade de transportes nas linhas inter-regionais será exercida pela Autoridade de Transportes de nível intermunicipal do território com maior extensão do percurso dessa linha.
3. Para efeitos do disposto do número anterior apenas será aplicado esse critério às linhas base.
4. A competência de autoridade de transportes das linhas parcelares (pode definir-se uma Parcelar como uma parte do itinerário de uma linha base) e variantes (pode definir-se uma Variante como um desvio ao itinerário de uma linha base) será assumida pela Autoridade de Transportes com competência na linha base a que aquelas estão associadas, mesmo nos



casos em que o respetivo percurso se desenvolva em parte ou integralmente fora da sua área geográfica.

5. Para efeitos do disposto do número anterior, independentemente da competência dos outorgantes, ambos poderão monitorizar os troços que atravessam os seus territórios embora a fiscalização seja apenas da competência da Autoridade de Transportes responsável pela linha base.
6. Atendendo ao registo no SIGGESC e em conformidade com o critério definido nos pontos 2 e 3, do presente artigo, a repartição das linhas inter-regionais entre as Autoridades de Transportes é aquela que é descrita em Anexo I a este Contrato Interadministrativo e que dele faz parte integrante.

Cláusula 3.ª

Obrigações

A Autoridade de Transportes competente obriga-se a consultar a Autoridade de Transportes da outra área abrangida pela linha inter-regional em todas as decisões que digam respeito ao respetivo território, solicitando para o efeito um parecer escrito vinculativo.

Cláusula 4.ª

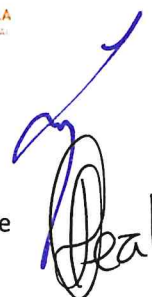
Conteúdos a fornecer

1. A partilha de informação visa, por um lado, que cada Autoridade de Transportes disponha de toda a informação de apoio à decisão e, por outro, que todas possam trabalhar com dados corretos e atualizados.
2. Os conteúdos objeto de partilha respeitam às linhas inter-regionais que cada Autoridade de Transportes gere de acordo com o referido anexo.
3. A informação será disponibilizada em formato digital, compatível com os sistemas informáticos mais comuns.

Cláusula 5.ª

Propriedade dos conteúdos

1. Está autorizada a divulgação na internet ou qualquer outro uso congénere, dos conteúdos, a menos de menção expressa de não divulgação por parte das Autoridades signatárias.
2. Não está autorizada a comercialização de conteúdos, sem autorização prévia, expressa por escrito, das Autoridades signatárias.



Cláusula 6.ª

Cooperação entre as Autoridades signatárias

1. Será indicado por cada signatário um interlocutor que operacionalizará a cooperação de acordo com o clausulado do presente Contrato Interadministrativo.
2. As Autoridades signatárias podem substituir os seus representantes devendo, contudo, comunicar às outras signatárias a substituição ocorrida no prazo de 30 dias.

Cláusula 7.ª

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

- 1— A presente delegação de atribuições e competências não representa, nos termos do disposto na alínea a) do nº 3 do artigo 115º da Lei nº 75/2013, o aumento da despesa pública global, obrigando as partes outorgantes a respeitar em todo o tempo de execução do presente contrato o referido requisito.
- 2 — Qualquer ação solicitada ou promovida por qualquer uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global deverá ser objeto de contratação específica, respeitando os requisitos próprios e o respetivo quadro legal em vigor.

Cláusula 8.ª

Vigência do Contrato Interadministrativo

O presente Contrato Interadministrativo entra em vigor na data da sua assinatura e tem a duração de um ano, renovando-se automaticamente, por iguais períodos, desde que não seja denunciado por acordo de todas as partes.

Cláusula 9.ª

Resolução

1. O presente Contrato Interadministrativo pode ser feito cessar em qualquer momento, por comum acordo de todas as partes.
2. A cessação da participação unilateral de qualquer das partes pode ser feita mediante um aviso prévio não inferior a 3 meses.
3. No caso da resolução ou denúncia afetar a exequibilidade dos Contratos Interadministrativos de serviço público vigentes, a mesma só poderá ocorrer com o acordo prévio entre as Autoridades signatárias.

Cláusula 10.ª

Revisão

1. Durante a vigência do presente Contrato Interadministrativo poderão, por acordo entre as Autoridades signatárias, ser introduzidas alterações, as quais, após formalização, constituirão seus aditamentos e dele farão parte integrante.
2. As cláusulas do presente Contrato Interadministrativo serão objeto de revisão obrigatória no final de 1 (um) ano, após a data da sua assinatura.

O presente Contrato Interadministrativo é composto de 2 (dois) exemplares originais que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

Tondela, xx de março de 2017

O Presidente da CIM Viseu Dão Lafões

(José Morgado Ribeiro)

O Presidente da CIM Região de Coimbra

(João Albino Rainho Ataíde das Neves)

O Presidente da CIM Beiras e Serra da Estrela

(Paulo Alexandre Bernardo Fernandes)



Anexo I

Serviços partilhados entre a CIM Viseu Dão Lafões, a CIM Região de Coimbra e a CIM Beiras e Serra da Estrela

Operador	ID Carreira	Origem	Destino
Marques, Ida.	5094	Seia	Viseu

Serviços que ficarão a cargo da CIM Viseu Dão Lafões

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percurso		
				CIMVDL	CIMRC	CIMBSE
Marques, Ida.	5094	Seia	Viseu	51.75%	28.22%	20.083%

Serviços que ficarão a cargo da CIM Região de Coimbra

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percurso		
				CIMVDL	CIMRC	CIMBSE
*	-	-	-	-	-	-

*Não existem serviços a cargo da CIM Região de Coimbra

Serviços que ficarão a cargo da CIM Beiras e Serra da Estrela

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percurso		
				CIMVDL	CIMRC	CIMBSE
*	-	-	-	-	-	-

*Não existem serviços a cargo da CIM BSE



CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PARA A GESTÃO PARTILHADA DO SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS INTER-REGIONAL



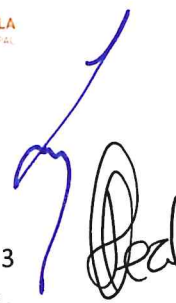
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL
VISEU DÃO LAFÕES



BEIRAS
E SERRA DA ESTRELA
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL

Índice

1. Introdução.....	3
2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos	4
3. Contrato Interadministrativo	9
Anexo I	15





1. Introdução

A Lei n.º52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O referido diploma legal procede à descentralização de competências relativas à gestão do sistema de transportes públicos em diversos níveis da administração pública, transferido para os Municípios e para as Comunidades Intermunicipais as competências para serem as autoridades de transporte dos serviços públicos de transporte de passageiros municipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas.

O Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P (IMT), enquanto principal entidade envolvida na implementação do RJSPTP, tem vindo a manifestar, recorrentemente, que a melhor solução técnica e administrativa para a gestão da rede de transportes será através da gestão intermunicipal.

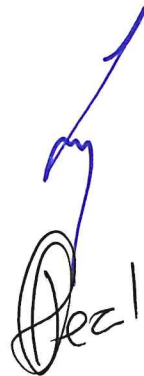
No caso particular dos serviços de transporte público inter-regionais, comuns a mais que um Comunidade Intermunicipal (CIM), a gestão deve ser partilhada. A delegação e partilha de competências entre as Autoridades de Transporte está prevista no Artigo 10º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), nomeadamente no ponto 1 do referido artigo: *“As autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ...”*.

Esta delegação de competências trás, à partida, vantagens no que respeita a:

- Permite a integração dos serviços inter-regionais numa lógica de rede, com vantagens significativa para o nível de serviço prestado às populações;
- Permite a otimização do esforço de aprendizagem relativo ao modelo de planeamento e gestão da rede por parte das equipas técnicas;
- Permite alargar o âmbito territorial, o que potencia as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar.

Com a celebração deste Contrato Interadministrativo, ambas as CIM:

- Continuam a ser consultadas relativamente às alterações nos serviços de transporte que sirvam o seus territórios;
- Em qualquer momento podem recuperar a competência dos serviços que tenham delegado.



Assim, apresentamos neste dossier duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

- a) Uma análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos.

Este texto pretende realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112.º, bem como, na previsão e justificação de recursos humanos, patrimoniais e financeiros, necessários e suficientes ao exercício das competências transferidas, previstos no artigo 115.º por aplicação do artigo 122.º da referida Lei;

- b) Minuta do Contrato Interadministrativo da delegação de competências.

2. Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos

2.1. Sobre o não aumento da despesa pública global

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global: Considerando a impossibilidade de realizar uma análise de impacto económico-financeiro consistente, motivada pela não existência de informação completa sobre as receitas dos operadores de transporte de passageiros e, por outro lado, o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada nunca antes do 1.º semestre de 2017, ou seja, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22.º do RJSPTP, que determina que os operadores realizem o registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional dos custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor. Estas determinações, segundo o RJSPTP, deverão ser realizadas anualmente, até ao final do primeiro semestre, por deliberação a aprovar pelo Conselho Diretivo do IMT, I.P. Observamos que esta deliberação ocorreu apenas a 2 de março de 2017. Ora,

perante esta situação, como foi anteriormente referido, prevê-se que os operadores só estarão em condições de preencher os requisitos exigidos no final do 1º semestre de 2017.

Assim sendo, na impossibilidade de realizar uma análise mais aprofundada do impacto económico-financeiro que comprove uma eficiente gestão dos recursos públicos, sem ações deficitárias, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegurasse o cumprimento do requisito de não aumento da despesa pública global previsto na alínea a) do número 3 do artigo 115.º da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º 2 do mesmo diploma.

Esta cláusula 7.ª do contrato interadministrativo intitula-se "Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global" e assegura esse princípio remetendo para contratação específica, no quadro legal em vigor, qualquer ação solicitada ou promovida por uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global.

2.2. Sobre o aumento da eficiência da gestão dos recursos através da coordenação das CIM

A importância da coordenação das necessidades e objetivos das CIM, no caso das questões da mobilidade, obriga a uma visão global que possibilite a articulação das redes e dos serviços de transportes públicos. Esta visão é facilitada quando se realiza através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores onde se destacam as autoridades de transporte e os operadores:

- Potencia a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.
- Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.
- Potencia os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.
- Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.
- Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.

- Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à “regulação” e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado”.

Como se pode constatar, há um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove a gestão partilhada e coordenada por uma das partes.

Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência. Importa, porém, perceber se os ganhos referidos se repercutem também no exercício específico das competências necessárias para assegurar o serviço público de transporte de passageiros.

2.3. Sobre os ganhos de eficácia do exercício das competências, se realizado pelas CIM

A publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), enquadra-se numa perspetiva de mudança de paradigma, no que aos transportes públicos diz respeito. Assinale-se, também, a sua intenção de melhorar a mobilidade dos cidadãos através de alterações significativas aos modelos de gestão existentes.

Na verdade, em Portugal, os modelos aplicados nas últimas décadas tem vindo a revelar-se deficitários face às exigências de uma sociedade contemporânea. O novo RJSPTP pretende introduzir ganhos de eficácia no exercício das competências das autoridades de transporte. Uma dessas alterações, que poderemos designar de inovadora (no contexto nacional e internacional) é a possibilidade de criação de um modelo partilhado, construído em conjunto pelos municípios e pelas entidades intermunicipais, através de um instrumento legal - o contrato interadministrativo de delegação de competências.

Por outro lado, importa referir que a legislação europeia prevê a obrigatoriedade de que a celebração de contratos de serviços públicos deva ocorrer até dezembro de 2019. Esta matéria revela uma enorme exigência requerida às entidades competentes pela regulação dos transportes públicos. E é muito exigente também no que se refere à eficácia de implementação no curto prazo das competências de planeamento e contratação.

A delegação de competências entre CIM possibilita ganhos de eficácia ao nível do desenho das redes e promoção da intermodalidade, ao mesmo tempo que otimiza o cálculo do custo, tendo em consideração as necessidades de mobilidade e os recursos disponíveis.



Assim, mais uma vez, constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala intermunicipal/inter-regional. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar. Finalmente, a capacitação das autoridades de transportes com a escala intermunicipal/inter-regional permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

Finalmente, sublinhe-se que é da maior relevância constatar que a delegação de competências entre CIM, por via do Contrato Interadministrativo, é fundamental (senão imprescindível) para que se possa cumprir, através do disposto nos termos do artigo 10.º e do ponto 3 do artigo 5.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), de forma coordenada e concertada, o legal e regular funcionamento da rede de transportes públicos nas áreas geográficas das CIM.

2.4. Sobre os objetivos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos

No seguimento do disposto no artigo 112.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, são objetivos específicos deste instrumento administrativo contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e pela racionalização dos recursos disponíveis.

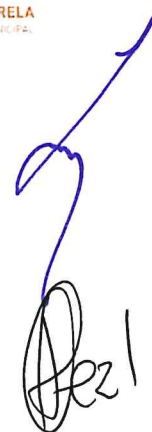
A visão holística da mobilidade à escala inter-regional, que decorre da delegação das competências previstas no Contrato Interadministrativo em apreciação, permite, no que se refere ao transporte público de passageiros, atingir objetivos que decorrem dos ganhos de eficiência no planeamento da rede global, já que permitem atender de forma mais consistente às necessidades especiais dos grupos minoritários, normalmente associados a serviços menos rentáveis ou mesmo deficitários.

Por outro lado, tal como referido na Diretiva 2014/25/EU, "os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos



adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos". Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizarem os aspetos económicos dos serviços de transporte, incluindo, os efeitos de rede (percursos, bilhética, interfaces) aos níveis local, regional e infranacional, mas também garantirem a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações. De facto a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece no Capítulo VIII a supervisão, fiscalização e regime sancionatório, garantido que "as autoridades de transportes competentes fiscalizam a atividade do operador de serviço público em tudo o que respeite à exploração dos serviços e sua conformidade com o disposto no presente RJSPTP e na demais regulamentação aplicável, bem como, se aplicável, o cumprimento do disposto nos contratos de serviço público em que se funda a exploração do serviço público de transporte de passageiros". Esta salvaguarda representa um enorme contributo para a melhoria do serviço ao cidadão e para a aproximação dos responsáveis políticos aos problemas reais. Por um lado, permite que os municípios possuam instrumentos e cobertura legal para atuar de modo concreto na defesa dos utentes. Mas, em simultâneo, a difusão por várias autoridades municipais de um único serviço de transporte, nomeadamente quando ele é de cariz intermunicipal/inter-regional, transforma o objetivo do legislador numa tarefa muito difícil de operacionalizar. Assim, com a uniformização de procedimentos implementada à escala inter-regional, e mantendo ativos os canais de comunicação e de ligação aos municípios (por via dos respetivos representantes políticos nos órgãos institucionais e das equipas técnicas nos fóruns e grupos de trabalho constituídos e a constituir), julgamos que estarão garantidos os objetivos pretendidos de otimização administrativa, aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade intermunicipal/inter-regional, melhoria dos serviços prestados às populações e racionalização dos recursos existentes.





3. Contrato Interadministrativo

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

Entre:

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL VISEU DÃO LAFÕES, pessoa coletiva n.º 508 047 790, com sede na Rua Dr. Ricardo Mota, 16, 3460-613 Tondela, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, José Morgado Ribeiro, adiante designada como Primeiro Outorgante,

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO DOURO, pessoa coletiva n.º xxx xxx xxx, com sede na Avenida Carvalho Araújo, 7, 5000-657 Vila Real, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, Francisco Manuel Lopes, adiante designada como Segundo Outorgante,

e

a COMUNIDADE INTERMUNICIPAL BEIRAS E SERRA DA ESTRELA, pessoa coletiva n.º xxx xxx xxx, com sede no Largo do Paço do Bui, 3, 6300-592 Guarda, representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal, Paulo Alexandre Bernardo Fernandes, adiante designada como Terceiro Outorgante.

E considerando que:

A) A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo, no seu Anexo, o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;

B) As comunidades intermunicipais são as Autoridades de Transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipal que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, de acordo com o previsto no artigo 7º;

C) As autoridades de transporte competentes a nível intermunicipal devem coordenar-se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais assumindo-os de forma partilhada nas áreas geográficas abrangidas, de acordo com o previsto no artigo 9º;

D) Foram registadas pelos operadores de serviço público de transporte no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) linhas que se encontram nas condições referidas na alínea anterior;

E) Às autoridades de transporte compete validar a informação registada e posteriormente emitir as autorizações de exploração provisória do serviço público de transporte de passageiros respetivo;



F) Duas ou mais autoridades de transporte podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhe estão cometidas, designadamente através de Contratos interadministrativos, de acordo com o previsto no artigo 10º.

G) O presente Contrato Interadministrativo não constitui, na sua essência, uma delegação de competências, mas uma forma de possibilitar a operacionalização e gestão dos serviços de transporte público de passageiros de natureza inter-regional, verifica-se, assim, a dispensa do cumprimento do disposto no nº. 2 do artigo 122º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro.



Assim, é acordado e reciprocamente aceite o presente Contrato Interadministrativo, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Objeto

O presente Contrato Interadministrativo tem por objeto o estabelecimento do exercício como Autoridade de Transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regional e respetivas condições de partilha, entre as Autoridades de Transportes signatárias, da informação sobre as linhas em causa.

Cláusula 2.ª

Âmbito

1. O presente Contrato Interadministrativo tem lugar no âmbito de uma lógica de trabalho em parceria, sendo recíprocas as vantagens para as entidades signatárias.
2. A competência de autoridade de transportes nas linhas inter-regionais será exercida pela Autoridade de Transportes de nível intermunicipal do território com maior extensão do percurso dessa linha.
3. Para efeitos do disposto do número anterior apenas será aplicado esse critério às linhas base.
4. A competência de autoridade de transportes das linhas parcelares (pode definir-se uma Parcelar como uma parte do itinerário de uma linha base) e variantes (pode definir-se uma Variante como um desvio ao itinerário de uma linha base) será assumida pela Autoridade de Transportes com competência na linha base a que aquelas estão associadas, mesmo nos casos em que o respetivo percurso se desenvolva em parte ou integralmente fora da sua área geográfica.
5. Para efeitos do disposto do número anterior, independentemente da competência dos outorgantes, ambos poderão monitorizar os troços que atravessam os seus territórios

embora a fiscalização seja apenas da competência da Autoridade de Transportes responsável pela linha base.

6. Atendendo ao registo no SIGGESC e em conformidade com o critério definido nos pontos 2 e 3, do presente artigo, a repartição das linhas inter-regionais entre as Autoridades de Transportes é aquela que é descrita em Anexo I a este Contrato Interadministrativo e que dele faz parte integrante.

Cláusula 3.ª

Obrigações

A Autoridade de Transportes competente obriga-se a consultar a Autoridade de Transportes da outra área abrangida pela linha inter-regional em todas as decisões que digam respeito ao respetivo território, solicitando para o efeito um parecer escrito vinculativo.

Cláusula 4.ª

Conteúdos a fornecer

1. A partilha de informação visa, por um lado, que cada Autoridade de Transportes disponha de toda a informação de apoio à decisão e, por outro, que todas possam trabalhar com dados corretos e atualizados.
2. Os conteúdos objeto de partilha respeitam às linhas inter-regionais que cada Autoridade de Transportes gere de acordo com o referido anexo.
3. A informação será disponibilizada em formato digital, compatível com os sistemas informáticos mais comuns.

Cláusula 5.ª

Propriedade dos conteúdos

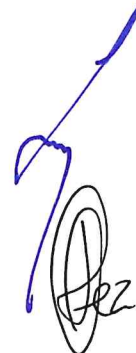
1. Está autorizada a divulgação na internet ou qualquer outro uso congénere, dos conteúdos, a menos de menção expressa de não divulgação por parte das Autoridades signatárias.
2. Não está autorizada a comercialização de conteúdos, sem autorização prévia, expressa por escrito, das Autoridades signatárias.

Cláusula 6.ª

Cooperação entre as Autoridades signatárias

1. Será indicado por cada signatário um interlocutor que operacionalizará a cooperação de acordo com o clausulado do presente Contrato Interadministrativo.

2. As Autoridades signatárias podem substituir os seus representantes devendo, contudo, comunicar às outras signatárias a substituição ocorrida no prazo de 30 dias.



Cláusula 7.ª

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

1— A presente delegação de atribuições e competências não representa, nos termos do disposto na alínea a) do nº 3 do artigo 115º da Lei nº 75/2013, o aumento da despesa pública global, obrigando as partes outorgantes a respeitar em todo o tempo de execução do presente contrato o referido requisito.

2 — Qualquer ação solicitada ou promovida por qualquer uma das partes que represente ou possa representar aumento da despesa pública global deverá ser objeto de contratação específica, respeitando os requisitos próprios e o respetivo quadro legal em vigor.

Cláusula 8.ª

Vigência do Contrato Interadministrativo

O presente Contrato Interadministrativo entra em vigor na data da sua assinatura e tem a duração de um ano, renovando-se automaticamente, por iguais períodos, desde que não seja denunciado por acordo de todas as partes.

Cláusula 9.ª

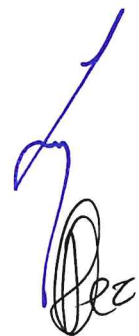
Resolução

1. O presente Contrato Interadministrativo pode ser feito cessar em qualquer momento, por comum acordo de todas as partes.
2. A cessação da participação unilateral de qualquer das partes pode ser feita mediante um aviso prévio não inferior a 3 meses.
3. No caso da resolução ou denúncia afetar a exequibilidade dos Contratos Interadministrativos de serviço público vigentes, a mesma só poderá ocorrer com o acordo prévio entre as Autoridades signatárias.

Cláusula 10.ª

Revisão

1. Durante a vigência do presente Contrato Interadministrativo poderão, por acordo entre as Autoridades signatárias, ser introduzidas alterações, as quais, após formalização, constituirão seus aditamentos e dele farão parte integrante.
2. As cláusulas do presente Contrato Interadministrativo serão objeto de revisão obrigatória no final de 1 (um) ano, após a data da sua assinatura.



O presente Contrato Interadministrativo é composto de 2 (dois) exemplares originais que são assinados e rubricados pelos outorgantes.

Tondela, xx de março de 2017

O Presidente da CIM Viseu Dão Lafões

(José Morgado Ribeiro)

O Presidente da CIM Douro

(Francisco Manuel Lopes)

O Presidente da CIM Beiras e Serra da Estrela

(Paulo Alexandre Bernardo Fernandes)



Anexo I

Serviços partilhados entre a CIM Viseu Dão Lafões, a CIM Douro e CIM Beiras e Serra da Estrela

Operador	ID Carreira	Origem	Destino
Transdev Interior S.A (ex – EAVT)	5600	Lamego	Trancoso

Serviços que ficarão a cargo da CIM Viseu Dão Lafões

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percorso		
				CIMVDL	CIMDOURO	CIMBSE
*	-	-	-	-	-	-

*Não existem serviços a cargo da CIM Viseu Dão Lafões

Serviços que ficarão a cargo da CIM Douro

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percorso		
				CIMVDL	CIMDOURO	CIMBSE
Transdev Interior S.A (ex – EAVT)	5600	Lamego	Trancoso	0.95%	83.60%	15.45%

Serviços que ficarão a cargo da CIM Beiras e Serra da Estrela

Operador	ID Carreira	Origem	Destino	% do Percorso		
				CIMVDL	CIMDOURO	CIMBSE
*	-	-	-	-	-	-

*Não existem serviços a cargo da CIM BSE