



**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
VILA REAL, REALIZADA NO DIA 25 DE NOVEMBRO DE 2019**

N.º 28/2019

LOCAL: Sede da Junta de Freguesia de Lordelo.-----

PRESIDÊNCIA: Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos (PS).-----

VEREADORES PRESENTES: Adriano António Pinto de Sousa (PS), Eugénia Margarida Coutinho da Silva Almeida (PS), José Maria Guedes Correia de Magalhães (PS), Carlos Manuel Gomes Matos da Silva (PS), Ana Mafalda Figueiredo Gonçalves Vaz de Carvalho (PS), Nuno Miguel Félix Pinto Augusto(PS), António Batista de Carvalho (PSD), Manuel Carlos Trindade Moreira (PSD).

AUSÊNCIAS JUSTIFICADAS: Não houve.-----

SECRETARIOU: Eduardo Luís Varela Rodrigues – Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro.-----

HORA DE ABERTURA: Declarada aberta pelo Senhor Presidente, quando eram 18,00 horas.-----

OUTRAS PRESENÇAS: Presidente do Conselho de Administração da Vila Real Social, EM e Dr. Hernâni Silva da PWC.-----

SUMÁRIO

I - ANTES DA ORDEM DO DIA5

II - ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

1. - PLANOP 01/2019 Congresso da Associação Nacional de Municípios Portugueses, 29 e 30 de novembro de 2019.....5

2. - Liga dos Combatentes – Núcleo de Vila Real - Pedido de apoio6

3. - Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real - Festividades Natalícias7

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

4. - Consulta Prévia de Prestação de Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real - Relatório Final8

5. - Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real - Aprovar minuta de contrato14

6. - Concurso Público para a Aquisição de Serviços de Seguros - Pedidos de Esclarecimentos e Erros e Omissões14

7. - Cessão exploração Bar no Pioledo19

8. - Calendário da realização da feira de Levante para 2020 (feriados)24

9. - Bernardo Correia Xavier - Desistência do lugar n.º97 – Feira de Levante25

10. - Exposição – Averbamento do Alvará n.º. 1325 de Concessão da Sepultura n.º. 1223 do Cemitério de Stª. Iria – Maria Helena de Jesus Braz.....26

11. - Pedidos de Apoio à Esterilização de Cães e Gatos de Companhia - 2019.....28

12. - Frescos da Bila, Lda. - Pedido de classificação de Projeto de Investimento de Interesse Municipal (PIIM), e isenção/redução de benefícios fiscais e taxas municipais...29

13. - Desistência de Contração de Empréstimos Bancários36

14. - Empreitada de Qualificação da Rua de Montezelos – 1.ª Fase_01b – Trabalhos Complementares - Aprovar minuta de contrato38

15. - Balancete da Tesouraria - Período de 6 a 19 de novembro de 201938

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

16. - Transportes públicos de passageiros do concelho de Vila Real.....39
17. - Despachos efetuados pelo Vereador do Pelouro do Ordenamento do Território e Urbanismo – outubro de 201943

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

18. - Processo n.º1/84 - Jorge Afonso Fernandes - Freguesia de Mateus.....44
19. - Processo 3/11 - Manuel Cardoso Simões - Freguesia de Vila Real45
20. - Processo 905/68 - Maria Manuela Mendes da Silva - Freguesia de Borbela e Lamas de Olo.....48
21. - Processo 215/18 - Comprauto – Comércio de Automóveis Unip. Lda. - Freguesia de Mateus.....53
22. - Processo 674/82 - Joaquim Augusto Teixeira Coutinho - Freguesia de Campeã56

DIVISÃO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

23. - Reparação do Campo do Calvário – Queda de Grua - Relatório Final60
24. - Pedido de prorrogação de prazo referente à empreitada de ”Lote 4 – Requalificação de arruamentos, espaços centrais e verdes do Bairros Sociais – Bairro São Vicente de Paula68
25. - Pedido de prorrogação de prazo referente à empreitada do ”Lote 2 – Requalificação de arruamentos, espaços centrais e verdes do Bairros Sociais – Bairro da Laverqueira”70
26. - Qualificação da Rua de Montezelos - Fase 02 – Relatório Final72
27. - Procedimento: CMVR – 2897/CPI/S/19 – Aquisição de Serviços para a Elaboração de Projeto de Execução do Novo Complexo de Codessais75

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

28. - Condicionamentos de Trânsito – Congresso ANMP78
29. - Atualização de tarifas no transporte público de passageiros para 2020.....79

SERVIÇOS DE AMBIENTE

30. - Candidatura ao Programa VALORIZAR – Linha de Apoio à Valorização Turística do Interior Projeto “Fisgar o Alvão | Janelas e Caminhos para a Natureza – um Turismo de proximidade”, proposta de aprovação do projeto81

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

31. - Conselho Municipal da Juventude – Parecer86
32. - Comparticipações às Associações Desportivas do Concelho com Atividade Pontual /Regular Época 2018/2019 – Clubes que não cumpriram os procedimentos e prazos.....87
33. - Plano Previsão da Rede Municipal de Transportes Escolares para o ano letivo 2019/202088

SERVIÇOS MUNICIPAIS DE CULTURA E TURISMO

34. - Cidades para a Vida – Cidades contra a Pena de Morte.....90
35. - Doação Dr. José Barros Costa.....93

- III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO93**

I - ANTES DA ORDEM DO DIA

- **O Senhor Presidente da Câmara** começou por cumprimentar o Sr. Presidente da Junta de Freguesia e agradeceu a presença de todos os presentes.

Teceu algumas considerações sobre o funcionamento das reuniões públicas do executivo fora do edifício da Câmara Municipal, uma vez que em regra elas realizam-se naquele edifício, mas praticamente não têm quaisquer participações dos munícipes. Continuou referindo que estas reuniões tinham duas partes, a primeira em eram tratados os assuntos da Ordem de Trabalhos e, no final desta, outra parte destinada à intervenção do público presente para poderem colocar questões e ouvir do executivo explicações sobre as mesmas.

De seguida, **o Senhor Presidente da Câmara** deu início à reunião.

O Vereador António Carvalho após cumprimentar todos os presentes, questionou o executivo acerca de uns postes que estavam a ser colocados no meio do passeio da Rua Isabel de Carvalho (da Igreja de S. Pedro para o Asilo) e que prejudicavam a mobilidade das pessoas, pelo que em sua opinião deveriam ser colocados junto à parede, uma vez que os passeios já são muito estreitos.

O Vereador Adriano Sousa informou que julgava ter a ver com a Iluminação de Natal mas ficou de obter esclarecimentos sobre a situação descrita com vista a ser presente à próxima reunião da CM.

II - ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

- PLANOP 01/2019 Congresso da Associação Nacional de Municípios Portugueses, 29 e 30 de novembro de 2019

----- 1. – Presente à reunião informação do Gabinete Técnico Florestal, do seguinte teor:

“Relativamente ao assunto versado em epígrafe, nos dias 29 e 30 de 2019, realiza-se o Congresso Nacional de Municípios Portugueses, em Vila Real, envolvendo Autarcas

Municipais, Membros do Governo, Primeiro-ministro e Presidente da República. São esperados cerca de 1.000 congressistas.

A Organização do referido congresso é da responsabilidade da Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim, pretende-se definir um Plano de Operações que responda aos eventuais incidentes.

O Dispositivo de Emergência para o congresso conta com Bombeiros, INEM, PSP e SMPC.

Posto isto, junto se envia o PLANOP 01/2019.”

Por despacho de 20/11/2019 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Plano de Operações para o Congresso da Associação Nacional de Municípios Portugueses.** -----

- Liga dos Combatentes – Núcleo de Vila Real

- Pedido de apoio

----- **2.** – Presente à reunião ofício da Liga dos Combatentes – Núcleo de Vila Real, registado sob o n.º22944, datado de 20/11/2019, do seguinte teor:

“O Núcleo de Vila Real da Liga dos Combatentes organiza/participa ao longo do ano em várias atividades, de acordo com o previsto no seu calendário, que englobam em várias atividades, de acordo com o previsto no seu calendário, que englobam custos monetários suportados, essencialmente, pela quotização dos seus sócios.

Até ao fim do corrente ano, além de outros eventos/comemorações, vamos participar juntamente com o RI13 e com a Comissão de Homenagem na “Homenagem aos Militares Mortos no Ex-Ultramar” no dia 01 de dezembro, que nos vai acarretar um elevado esforço no nosso exíguo orçamento.

Neste sentido, solicitamos a V.Ex^a o apoio financeiro possível para a concretização deste objetivo que comporta uma despesa substancial, atendendo à quantidade de pessoas que a ele se associam”.

Por despacho de 20/11/2019 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião de Câmara Municipal, propondo uma atribuição de 200€.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 4420, no projeto PAM nº 206/2018, com a classificação orgânica e económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a comparticipação financeira de 200,00 € (duzentos euros), nos termos da alínea u) nº 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro. ---**

- Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real

- Festividades Natalícias

----- **3.** – Presente à reunião ofício do Centro Cultural Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real, registado sob o nº 23051, datado de 21/11/2019 do seguinte teor:

À semelhança dos anos anteriores, e como é do conhecimento de Vossa Excelência, as habituais festividades Natalícias dos trabalhadores do Município são organizadas pelo CCD, nomeadamente a **Festa de Natal dos Filhos dos Trabalhadores (animação, entrega de prendas e lanche – 15/12/2019)**, a **Ceia (14/12/2019)** de todos os funcionários do Grupo do Município de Vila Real e seus reformados, não esquecendo a **Missa em homenagem de todos os funcionários (Sé de Vila Real – 14/12/2019 às 18:30)**, a **Decoração do edifício sede do Município**, inerente à quadra que se avizinha e ainda o **Presépio** agora envolvido na mostra de Natal, iniciativa que a Câmara organiza.

Estas festas, em plena época natalícia, pretendem, essencialmente, ser mais um espaço de alegre e salutar convívio entre todos os Trabalhadores do Município de Vila Real e respetivas famílias, pelo que a Direção do Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real (CCD) as considera de extrema importância para a preservação de um bom ambiente de trabalho entre todos.

Neste sentido, e porque tais iniciativas têm encontrado, junto dos munícipes de Vila Real e de quem nos visita na época natalícia, reações extremamente positivas e mesmo elogiosas, vimos, pelo presente, solicitar a V. Exa autorização e cooperação para que tal

se possa verificar, assim como um **apoio financeiro**. Este apoio é necessário para o êxito das atividades, uma vez que as questões sociais são ainda mais importantes em determinadas épocas do ano para o reforçar dos laços de solidariedade entre as nossas famílias.

No decurso deste pedido, e por forma a otimizar o aproveitamento dos recursos que nos poderão ser concedidos, especificamos os valores que, em reunião da Direção, foram avaliados, tendo sempre em conta o que mais conviria para os nossos sócios. Desta forma, após a análise das propostas que nos foram apresentadas, concluímos que 25 Euros por pessoa seria o valor mais razoável a pagar pela **Ceia**. Assim sendo, acordámos que o Sócio pagará 10 Euros, o seu respetivo cônjuge 20 Euros, o Não Sócio pagará 22 euros, estimando uma adesão de 300 pessoas. Para além desta despesa, o valor para as prendas da **Festa de Natal dos Filhos dos Trabalhadores** será de cerca de 6000 Euros e o **Presépio** terá um valor aproximado de 1500 Euros”.

Por Despacho de 20/11/2019 o Senhor Presidente remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal, propondo um apoio de 3.000,00 €.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 4419, no projeto PAM nº 71/2018, com a classificação orgânica e económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta do Senhor Presidente, nos termos da alínea p) nº 1º do artº 33º do Anexo I da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro.**-----

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

- Consulta Prévia de Prestação de Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real

- Relatório Final

----- **4.** – Presente à reunião o Relatório Final da Consulta Prévia de Prestação de Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real:

“Com referência aos elementos abaixo discriminados e em cumprimento do disposto nos artigos 148º do Código dos Contratos Públicos, publicado em anexo ao DL nº 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado em anexo ao DL nº 111-B/2017 de 31 de agosto, reuniu o júri designado para o presente procedimento.

1. Referência do procedimento

CMVR-27301/NIPG/S/19

2. Objeto da contratação

Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real

3. Designação do Júri:

Deliberação de 30 de setembro de 2019

4. Membros do Júri:

Designados	Função			Participantes no Relatório
	Presidente	Vogal		
		Efetivo	Suplente	
Eduardo Luís Varela Rodrigues	x			x
Nuno Filipe Fernandes Silva		x		x
Filipe José Martins Machado		x		x
Marco Paulo Teixeira Ferreira			x	
Hugo Emanuel Pimentel Azevedo do Fundo			x	

5. Valor base

O valor base é de € 16.500,00 correspondente a 12 prestações mensais

6. Propostas apresentadas, admissão/exclusão:

	Concorrentes	Valor	Admitido	Excluído
1	VODAFONE PORTUGAL-COMUNICAÇÕES PESSOAIS, S.A	12.748,00 €	x	
2	NOS Comunicações, S.A.	12.024,00 €	x	
3	MEO - SERVIÇOS DE COMUNICAÇÕES E MULTIMÉDIA, S.A.	11.021,28 €	x	

Tendo em conta que o critério de adjudicação é, conforme cláusula 16ª do Programa de Procedimento, o preço enquanto único fator de avaliação, conforme alínea b) do número 1 do artigo 74.º do CCP. Teremos que contabilizar o fator valor de equipamentos, cláusula 18ª Caderno de Encargos

Considerando a seguinte fórmula:

valor da mensalidade * 12 (prazo da prestação de serviços) – valor em equipamentos

	Concorrentes	Valor Mensalidade * 12 (prazo)	Valor em Equipamentos	Total
1	VODAFONE PORTUGAL-COMUNICAÇÕES PESSOAIS, S.A	12.748,00 €	8.000,00 €	4.748,00 €
2	NOS Comunicações, S.A.	12.024,00 €	10.500,00 €	1.524,00 €
3	MEO - SERVIÇOS DE COMUNICAÇÕES E MULTIMÉDIA, S.A.	11.021,28 €	9.001,00 €	2.020,28 €

Face ao exposto o júri propõe a seguinte ordenação das propostas:

7. Ordenação das propostas admitidas

1	NOS Comunicações, S.A.	1.524,00 €
2	MEO - SERVIÇOS DE COMUNICAÇÕES E MULTIMÉDIA, S.A.	2.020,28 €
3	VODAFONE PORTUGAL-COMUNICAÇÕES PESSOAIS, S.A	4.748,00 €

8. Audiência Prévia

Nos termos das disposições legais previstas no CCP, aprovado pelo DL n.º 18/2008, de 29 de janeiro, à sua redação atual, o júri procedeu à audiência prévia escrita dos concorrentes, constando a pronúncia da concorrente MEO e respetiva resposta:

A concorrente MEO – serviço de Comunicações e Multimédia, S.A., veio ao abrigo do disposto no artº 123º do C.C.P., exercer o seu direito de audiência relativamente ao relatório preliminar elaborado pelo Júri no âmbito do procedimento de consulta prévia para a prestação de serviços de comunicações Móveis.

Peticiona que a prestação dos serviços de comunicações móveis lhe seja adjudicada e, consequentemente, que sejam excluídas as propostas das concorrentes NOS e Vodafone.

Para o efeito, alega em síntese que:

A) Face à ausência de especificação da fórmula de cálculo das propostas no caderno de encargos e no convite, é a proposta da MEO que se apresenta como a mais vantajosa para a entidade adjudicante por apresentar o melhor preço, devendo por isso ser-lhe proposta a adjudicação;

B) A proposta da concorrente NOS deverá ser excluída por não apresentar a declaração justificativa de preço anormalmente baixo;

C) A proposta da concorrente Vodafone deverá ser excluída porque não cumpre o requisito do caderno de encargos previsto na al. a) da cláusula 15ª – plafond mínimo de 100 minutos (chamadas/SMS) extra grupo por cartão.

O Júri entende que não assiste razão à concorrente MEO, mantendo a ordenação das propostas nos termos constantes do relatório preliminar.

Concretamente, e quanto à primeira questão (A) importa referir o seguinte:

É certo que, no convite assim como no caderno de encargos, por lapso, não consta a fórmula de cálculo do critério de adjudicação. No entanto, o Anexo A (Mapa Modelo da Proposta) que faz parte integrante do Caderno de Encargos, documento de apresentação obrigatória, disponibilizado em formato Excel, foi elaborado de acordo com a referida fórmula. Ora, através do preenchimento pelos concorrentes dos campos destinados aos preços unitários de todos os serviços previstos, resulta automaticamente o valor total que corresponde ao valor da mensalidade x 12 meses – o valor do equipamento.

Tal resulta de forma clara e evidente da simples interpretação do referido mapa, não constituindo uma novidade para os concorrentes, visto que, para além do conhecimento e experiência demonstrados nesta área, todos intervieram no concurso público para prestação de serviços de comunicações móveis, procedimento recentemente aberto e que se encontra suspenso por ordem judicial, cujo critério de adjudicação é idêntico.

Nestes termos, considerando os elementos constantes do mapa modelo das propostas preenchido por cada um dos concorrentes, conclui-se que não é a concorrente MEO que apresenta a proposta mais vantajosa.

Quanto à segunda questão (B) importa esclarecer o seguinte:

Os esclarecimentos justificativos da apresentação de um preço anormalmente baixo constituem um documento de apresentação obrigatória, sob pena de exclusão, quando o

concorrente presente na sua proposta um preço anormalmente baixo, o que, no caso da concorrente NOS não se verifica.

Na verdade, o valor base do procedimento foi fixado no ponto 10. do convite para apresentação de propostas em 16.500€. Este preço base está indexado ao valor total sem IVA que os concorrentes apresentam sem a dedução do valor dos equipamentos.

Nos termos do ponto 15.3 al. b) do convite, por preço anormalmente baixo entende-se o preço contratual que for inferior a 50% ou mais em relação ao preço base fixado, ou seja, seria considerado anormalmente baixo um preço abaixo de 8.250€.

Ora, considerando que, o concorrente NOS apresenta um preço total sem IVA no valor de 12 024,00€, o mesmo não configura um preço anormalmente baixo nos termos das disposições anteriormente referidas, pelo que, não estava a concorrente obrigada a apresentar qualquer documento justificativo da apresentação de um preço anormalmente baixo.

Quanto à terceira questão (C), importa esclarecer o seguinte:

No ponto 8. do convite para apresentação de propostas estão elencados os elementos documentais que devem instruir obrigatoriamente a proposta sob pena de exclusão, dispondo o ponto 8.1.2. que esses elementos são: o preço total com exceção do IVA e a lista de preços unitários de todos os serviços previstos no Anexo A (Caderno de Encargos).

Já a cláusula 15º do caderno de encargos define expressamente quais os serviços para os quais devem ser apresentados preços unitários, sendo que o referido Anexo A designado: Mapa Modelo da Proposta, contém precisamente a referência a esses serviços, para efeitos de preenchimento por parte dos concorrentes no que diz respeito ao custo mensal unitário, custo mensal total e custo total para 1 ano.

A concorrente VODAFONE apresentou o Anexo A nos termos que constam da minuta indicada, devidamente preenchido nos moldes peticionados pelo programa do procedimento.

Daqui resulta desde logo que, da proposta apresentada pela VODAFONE consta o preço proposto para a totalidade dos serviços, com a indicação dos valores unitários, mensais e totais, nomeadamente, para o serviço de 90 cartões voz com plafond mínimo de 100 minutos (chamadas/SMS) extra grupo, tendo assim cumprido a exigência decorrente do caderno de encargos quanto a este aspeto.

Acresce que, o facto de a concorrente VODAFONE fazer referência num quadro constante do ponto 1. (Voz Móvel) da sua proposta comercial, a 100 minutos extra para os 90 cartões, não viola as disposições constantes do caderno de encargos.

Na verdade, a concorrente não especifica se o plafond mínimo de 100 minutos extra grupo por cartão será utilizado em Voz ou SMS, mas tal não significa que esteja excluída a possibilidade de utilização dos cartões em SMS. Pelo contrário, tal significa apenas que esse plafond poderá ser utilizado indistintamente em chamadas/voz.

Assim, entendemos que aquilo que o concorrente declara está de acordo com o caderno de encargos e sua correta interpretação.

Acresce que o concorrente VODAFONE, no início da sua proposta refere expressamente que: A Vodafone aceita, sem reservas, todos os requisitos apresentados pelo Município de Vila Real pelo que deve considerar-se como não escrito qualquer conteúdo desta proposta relativamente a quaisquer aspetos não submetidos à concorrência pelo Município de Vila Real e que, inserido por lapso, possa ser interpretado como contraditório com este.

A Vodafone Portugal cumpre assim integralmente os requisitos em causa.

Pelo que, se dúvidas existissem, sempre prevaleceria o conteúdo do caderno de encargos, nomeadamente, o mapa modelo da proposta, sobre o conteúdo da proposta, prevalência expressamente reconhecida na declaração do concorrente.

Pelo exposto, entendemos que deverá ser rejeitada a presente reclamação, mantendo-se a proposta de adjudicação nos termos constantes do relatório preliminar.

Considerando que foi levado o Relatório Final a nova audiência, conforme previsto no n. 2 do artigo 124º e não houve qualquer pronúncia, propõe-se a adjudicação efetiva conforme ponto seguinte.

9. Proposta de Adjudicação:

Entidade	Valor Mensalidade* 12 (prazo)	Valor em Equipamentos	Total	Prazo	Deliberação
NOS Comunicações, S.A.	12.024,00	10.500,00 €	1.524,00 €	1 ano	Unanimidade

Aos valores constantes neste relatório acresce IVA à taxa legal em vigor (23%)

-----**DELIBERAÇÃO:** Adjudicar os serviços de comunicações móveis à empresa NOS Comunicações, S.A., nos termos do relatório do júri.

Aprovar a minuta de contrato.-----

- Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real

- Aprovar minuta de contrato

----- **5.** – Para efeitos do disposto no n.º 1 do art.º 98º do CCP, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, é presente à reunião para aprovação, a minuta de contrato de Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real, a celebrar entre esta Câmara Municipal e a Nos Comunicações, S.A. nos pelo valor de € 12.024,00 (doze mil e vinte e quatro euros), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor. Sendo que o Município recebe em equipamentos € 10.500,00 (dez mil e quinhentos euros) e os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

Por despacho de 25/11/2019 o Sr. **Presidente** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar minuta de contrato.-----

- Concurso Público para a Aquisição de Serviços de Seguros

- Pedidos de Esclarecimentos e Erros e Omissões

----- **6.** – Presente à reunião ata do júri do concurso referenciado sobre pedidos de esclarecimento, do seguinte teor:

“No dia 22 de novembro de 2019, pelas 10H00, nas instalações da Câmara Municipal de Vila Real, reuniu o Júri do concurso referenciado em epígrafe, aberto através do Aviso n.º 12 237/2019 publicado na 2ª série do Diário da República n.º 216, de 11/11/2019 e na plataforma eletrónica Vortal em 12/11/2019, constituído pelos Senhores: Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, na qualidade de Presidente do Júri, e os vogais Filipe José Martins Machado

– Chefe de Divisão de Gestão Financeira e Patrimonial e Teresa Raquel Carvalho de Queirós, Chefe dos Serviços Jurídicos e de Fiscalização, a fim de analisarem os pedidos de esclarecimento e de erros e omissões sobre os ramos colocados a concurso, por parte das Companhias de Seguros Fidelidade, Tranquilidade e Lusitânia.

Após análise técnica o júri deliberou, por unanimidade, propor que o Sr. Presidente da Câmara, aprove ao abrigo do nº 3 do artigo 35º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, submeta à Câmara Municipal para ratificação:

I. As seguintes alterações ao Programa de Concurso, Caderno de Encargos e respetivos anexos:

a) A redação do artigo 19º - Preço Base do Programa de Concurso passa a ser a seguinte:

“O preço base, por ano, do concurso é de 126 800 €, isento de IVA conforme disposto no nº 28 do artigo 9º do Código do IVA”

b) A redação do artigo 10º - Preço Base do Caderno de Encargos, passa a ser a seguinte:

*“Para a aquisição de serviços a que se refere o presente de encargos, fixa-se como parâmetro base do preço contratual **anual**, o valor de 126 800 €, isento de IVA ao abrigo do artigo 9º do CIVA”.*

c) Na PARTE II- Cláusulas Técnicas Especiais, do Caderno de Encargos:

A - RAMO ACIDENTES PESSOAIS

I – PESSOAL DE CONTRATOS DE EMPREGO E INSERÇÃO CEI's e CEI's + DE PROTOCOLOS COM O I.E.F.P. OU OUTRAS ENTIDADES

3- Capitais (por pessoa segura): As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas e Capitais por pessoa segura, por acidente	Valor
Subsídio Diário por Incapacidade Temporária	15 €

II – GRUPO / CAMPO DE FÉRIAS

- 3 Capitais (por pessoa segura):** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas e Capitais por pessoa segura, por acidente	Valores
Morte ou Invalidez Permanente	48 000,00 €
Despesas de Tratamento	6 000,00 €
Despesas com Busca, Socorro e Salvamento	1 000,00 €
Despesas de Funeral	4 800,00 €
Despesas com Próteses/Ortóteses	450,00 €

IV – ESTÁGIOS PROFISSIONAIS – PEPAL

- 3- Capitais (por estagiário):** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas e Capitais por pessoa segura, por acidente	Valor
Subsídio Diário por Incapacidade Temporária	15 €

V – MEMBROS DA COMISSÃO ALARGADA DE PROTEÇÃO DE CRIANÇAS E JOVENS

- 3- Capitais:** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas e Capitais por pessoa segura, por acidente	Valor
Subsídio Diário por Incapacidade Temporária	15 €

- d) No anexo II do Caderno de Encargos respeitante ao ramo de seguros de Viaturas e Máquinas, é excluída a Assistência em Viagem para Tratores Agrícolas;

- e) No anexo III do Caderno de Encargos respeitante ao ramo de Multirrisco – Edifícios e Equipamentos, a franquia é de 5% do capital seguro, por edifício/equipamento, para a cobertura de Fenómenos Sísmicos.

II. A prestação dos seguintes esclarecimentos a outras questões levantadas e que não foram objeto de alteração nas Peças do Procedimento como as referidas no ponto anterior:

1- Questão: Indicam que o período do procedimento é pelo período de 1 ano, prorrogável até ao máximo de 3 anos. No Artigo 14.º mencionam que o Contraente Público pode denunciar o contrato com 60 dias de antecedência relativamente à data termo. Agradecemos indicação se pode o Prestador de Serviços, efetuar a denúncia do contrato no final da 1ª ou 2ª anuidade com antecedência de 60 dias?

Resposta: Pode, nos termos do artigo 14º do Caderno de Encargos.

2- Questão: Havendo a necessidade da verificação dos resultados da sinistralidade do ramo, a PSP numa perspetiva de transparência do mercado, disponibilizou as Seguradoras uma plataforma com aqueles dados, pelo que se torna indispensável que nos indiquem o nome da atual seguradora e os números das apólices de acidentes de trabalho.

Resposta: A atual Seguradora é a Fidelidade e o nº de Apólice de Acidentes de Trabalho é AT 82 620 098.

3- Questão: Sinistralidade Automóvel dos últimos 3 anos/custos com sinistros.

Resposta:

Período	TX SIN
1-1-2017 a 31-12-2017	18,08%
1-1-2018 a 31-12-2018	11,03%
1-1-2019 a 31-10-2019	15,19%

4- Questão: Mediação. Dado que tem influência no preço final da nossa proposta, pretende-se saber se a entidade vai nomear mediador ou corretor de contratos?

Resposta: Não.

5- Questão: Responsabilidade Civil. Sinistralidade nos últimos 3 anos, com a informação do valor indenizado em cada ano e tipo de sinistro.

Resposta:

Período	TX SIN
1-1-2017 a 31-12-2017	256,45%
1-1-2018 a 31-12-2018	216,45%
1-1-2019 a 31-10-2019	140,51%

6- Questão: Responsabilidade Civil. Podem excluir-se das condições apresentadas os riscos decorrentes da falta de manutenção e associados a fenómenos da natureza?

Resposta: Não.

7- Questão: No Anexo III (Ramo Multirriscos) a coluna intitulada como valor líquido atual corresponde ao valor de reconstrução dos imóveis?

Resposta: Corresponde ao valor contabilístico.

8- Questão: A que coberturas pretendem que seja aplicado o 1.º risco conforme descrito na legenda que consta no rodapé do Anexo III (Ramo Multirriscos).

Resposta: Às coberturas referidas no ponto **D 2** - Ramo Multirrisco: Demolição e Remoção de Escombros; Quebra de Vidros; Quebra ou Queda de Antenas; Quebra ou Queda de Painéis Solares e Riscos Elétricos.

9- Questão: No Ramo de Acidentes Pessoais, considerando que os riscos se iniciam em 01-01-2020, no momento da emissão dos contratos e sendo conhecidos os novos capitais mínimos legais, haverá lugar a alteração do valor do prémio fornecido para os capitais que agora constam do Caderno de Encargos?

Resposta: Não. O prémio é inalterável.

10- Questão comum: Considerando que no Ramo de Acidentes Pessoais, não existe a aplicação de taxas, mas sim de prémios (Prémios por Apólice em contratos SEM a identificação das Pessoas Seguras e/ou prémios por Pessoa em contratos COM a identificação das Pessoas Segura), questionamos se será aceitável, sem construir proposta variante, a apresentação de condições sem esta exigência.

Resposta: Nas diversas modalidades deste seguro de Acidentes Pessoais o município envia à Companhia de Seguros a Lista com identificação dos segurados.

11- Questão: Pessoas a segurar no âmbito de Contratos de Emprego e Inserção (CEI's e CEI's +) ou outras entidades: Quais serão as principais atividades desenvolvidas pelas pessoas seguras?

Resposta: maioritariamente são funções de natureza administrativa e de Auxiliares de Ação Educativa e Auxiliares de Serviços Gerais nos equipamentos Culturais e Desportivos.

O júri deliberou ainda, por unanimidade, publicitar no Diário da República e na plataforma eletrónica [www.vortalgov.pt.](http://www.vortalgov.pt), utilizada pelo município na contratação pública, as alterações às peças do procedimento.

E nada mais havendo a tratar, o Presidente do Júri encerrou a reunião pelas 11H30, da qual foi lavrada a presente ata que, depois de lida e achada conforme, vai ser assinada e rubricada por todos os membros do júri. -----

Por Despacho de 22/11/2019 o Sr. Presidente aprovou e remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal. -----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar as propostas contidas na ata do Júri do Concurso sobre alterações ao Programa do Concurso, ao Caderno de Encargos, e sobre os esclarecimentos prestados.-----

- Cessão exploração Bar no Pioledo

----- 7. – Presente à reunião ofício de José Simão Meireles Gomes Unipessoal Lda., registado sob o n.º22537, datado de 14/11/2019, do seguinte teor:

“José Simão Meireles Gomes, com NIF 195054806, único gerente e representante da empresa José Simão Meireles Gomes Unipessoal, Lda., vem pelo presente aceitar a exploração do Bar Pioledo, solicitando para tal:

1. Uma esplanada coberta amovível com cerca de 80m², contígua ao espaço existente;
2. Após verificação do mobiliário discriminado, verificamos que se encontra integralmente no Bar, contudo não se encontra em estado de conservação que permita a sua utilização, pelo que apenas se mantém a proposta relativa à renda mensal e não a aquisição dos equipamentos existentes no espaço”.

A Chefe dos **Serviços de Gestão Administrativa e Recursos Humanos** emitiu a seguinte informação:

Informação:

Factos:

Por carta com data de entrada nos Serviços Camarários de 14-11-2019, José Simão Meireles Gomes Unipessoal Ld.^a, concorrente classificado em segundo lugar no procedimento para adjudicação da cessão de exploração de um estabelecimento de restauração e bebida sito no Pioledo, veio aceitar a exploração do bar, solicitando no entanto o seguinte:

1. *Uma esplanada coberta amovível com cerca de 80 m², contígua ao espaço existente;*
2. *Após verificação do mobiliário discriminado, verificamos que se encontra integralmente no Bar, contudo não se encontra em estado de conservação que permita a sua utilização, pelo que apenas se mantém a proposta relativamente à renda mensal e não a aquisição dos equipamentos existentes no espaço.*

Por despacho de 18-11-2019 o Sr. Diretor do DAF solicita informação urgente sobre se as pretensões do concorrente colidem com as regras do procedimento aberto para a cessão da exploração do espaço sito no Pioledo.

Antes de entrarmos na análise jurídica da questão, importa fazer referência aos seguintes factos:

- Na sequência de procedimento público e da deliberação da Câmara Municipal de 22-04-2019, foi cedida a João Manuel Santos Rodrigues, a exploração do estabelecimento de restauração e bebidas, sito no Pioledo na cidade de Vila Real.

- Por carta datada de 12-07-2019 com data de entrada nos Serviços Camarários de 15-07-2019, o referido concorrente comunicou a desistência do concurso alegando a alteração das condições iniciais que havia projetado para o negócio que queria implementar.

- Em cumprimento da deliberação da Câmara Municipal de 15-07-2019, foi notificado o concorrente classificado em segundo lugar para efeitos de lhe ser adjudicada a exploração do estabelecimento em causa.

- Por carta com data de entrada nos Serviços Camarários de 14-11-2019 o segundo classificado veio aceitar a exploração do bar, mantendo a sua proposta apenas relativamente à renda mensal, solicitando ainda uma esplanada coberta amovível.

Análise:

O procedimento adotado seguiu a tramitação de procedimento de formação pré-contratual previsto na Parte II do Código dos Contratos Públicos, tendo a sua execução ficado igualmente submetida às regras do Código conforme consta expressamente do Caderno de Encargos e do Programa de Procedimento.

De igual modo, os princípios ínsitos da contratação pública tais como o da legalidade, concorrência, igualdade de tratamento e não discriminação aplicam-se ao presente procedimento (cfr. art.º 1º-A do C.C.P.).

O critério de adjudicação estabelecido no caderno de encargos foi o do valor mais alto resultante da aplicação da seguinte fórmula: $(96*VR)+(VE)$, sendo que VR corresponde ao valor da renda mensal proposto e VE corresponde ao valor atribuído aos equipamentos existentes.

Por outro lado, no mesmo caderno de encargos consta expressamente no ponto 8.3. da cláusula 8 (*Equipamentos e Utensílios*) o seguinte: *Uma vez que o estabelecimento tem uma esplanada adjacente, a aquisição de todo o mobiliário a instalar nesse espaço exterior (exclusivamente em madeira e/ou metal), bem como de todos os acessórios de esplanada, fica a cargo do cessionário, estando o seu uso sujeito a aprovação pelo Município.*

A análise e graduação das propostas admitidas foi assim efetuada com base neste critério de adjudicação, o qual, como referido, inclui para além do valor da renda mensal o valor dos equipamentos existente no estabelecimento.

Acresce que, os concorrentes declararam sobre compromisso de honra que se obrigavam a executar o contrato a celebrar na sequência do procedimento para a adjudicação da cessão de exploração do estabelecimento de restauração e bebidas, em conformidade com o conteúdo do caderno de encargos, tendo aceite sem reservas todas as suas cláusulas.

Ora, entendemos que, por aplicação das regras da contratação pública e ao abrigo do princípio da concorrência, a adjudicação ao concorrente que estiver classificado no lugar subsequente só será possível caso o mesmo aceite a manutenção da sua proposta nos termos apresentados inicialmente e de acordo como critério de adjudicação estabelecido.

No caso em análise, o proposto pelo concorrente José Simão Meireles Gomes Unipessoal Ld.^a não está de acordo com o critério de adjudicação estabelecido nem com as condições definidas no caderno de encargos e desvirtua o procedimento pré-contratual, pois introduz condições que, a terem figurado no procedimento de adjudicação, teriam permitido a eventual seleção de proposta diversa da aceite e/ou apresentação de proponentes diferentes.

Assim, a proposta apresentada configura uma alteração dos termos essenciais do procedimento, situação que falseia a concorrência, igualdade e transparência garantida no âmbito do procedimento pré-contratual, não sendo por isso de admitir as condições ora propostas pelo concorrente José Simão Meireles Gomes Unipessoal Ld.^a.

Perante o exposto, permanecendo o procedimento de formação do contrato de cessão da exploração do estabelecimento em causa válido ao abrigo do princípio do aproveitamento dos atos administrativos, o Município poderá adjudicar a proposta ordenada em lugar subsequente, ou seja, ao particular André Filipe Martins Correia, 3º classificado por aplicação do critério de adjudicação adotado no caderno de encargos.

Conclusão:

1º - Por carta com data de entrada nos Serviços Camarários de 14-11-2019 o segundo classificado José Simão Meireles Gomes Unipessoal Ld.^a, veio aceitar a exploração do bar sito no Pioledo, mantendo a sua proposta apenas relativamente à renda mensal, solicitando ainda uma esplanada coberta amovível.

2º - Por aplicação das regras da contratação pública e ao abrigo do princípio da concorrência, a adjudicação ao concorrente que estiver classificado no lugar

subsequente só será possível caso o mesmo aceite a manutenção da sua proposta nos termos apresentados inicialmente e de acordo como critério de adjudicação estabelecido.

3º - A proposta apresentada configura uma alteração dos termos essenciais do procedimento, situação que falseia a concorrência, igualdade e transparência garantida no âmbito do procedimento pré-contratual, pelo que, entendemos, que não serão de admitir as condições ora propostas pelo referido concorrente José Simão Meireles Gomes Unipessoal Ld.^a.

4º - Permanecendo o procedimento de formação do contrato de cessão da exploração do estabelecimento em causa válido ao abrigo do princípio do aproveitamento dos atos administrativo, o Município poderá adjudicar a proposta ordenada em lugar subsequente, ou seja, ao particular André Filipe Martins Correia, 3º classificado por aplicação do critério de adjudicação adotado no caderno de encargos”.

Em 21/11/2019 o **Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente. Concordo. Deve ser presente à reunião da Câmara Municipal para deliberação.

Por despacho de 21/11/2019 o **Sr. Presidente** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal. -----

-----DELIBERAÇÃO: 1- Não aceitar as condições agora apresentadas pela empresa José Simão Meireles Gomes Unipessoal Lda, para a exploração do Bar do Pioledo, por violarem o princípio da concorrência e as regras da contratação pública, dando-lhe o prazo de 10 dias para se pronunciar nos termos do CPA;
2 - Caso a empresa não aceite a exploração nas condições da proposta inicial, adjudicar a exploração do bar ao 3º classificado André Filipe Martins Correia. -----

- Calendário da realização da feira de Levante para 2020 (feriados)

----- 8. – Presente à reunião ofício da AFMRN – Associação Feiras e Mercados da Região Norte, registado sob o n.º22225, datado de 08/11/2019, do seguinte teor:

“AFMRN – ASSOCIAÇÃO FEIRAS E MERCADOS DA REGIÃO NORTE, tendo tido conhecimento do plano/calendário da realização da feira de Levante para 2020 (feriados) vem manifestar o seu total desagrado pela posição adotada, porquanto, A realização das feiras nos dias coincidentes com feriados, dinamiza o comércio e faz aumentar as vendas dos feirantes.

Além disso, o facto da feira se realizar em dia feriado faz aumentar a afluência à cidade, por haver maior disponibilidade das populações para visitarem a feira, e conseqüentemente faz aumentar as vendas não só dos feirantes como também do comércio local.

Os feirantes, que estão no terreno, e que fazem o seu comércio nesses dias, têm conhecimento, feito da sua experiência, do aumento de vendas que nestes dias, feriados festivos, e dos quais os comerciantes locais também beneficiam. E é nestes dias de maior afluência à feira que todos conseguem um acréscimo de vendas que vem colmatar algumas das dificuldades e prejuízos que já acumulam devido ao acréscimo de despesas com que se debatem nos últimos anos fruto da falta de apoio dado a este setor de atividade, designadamente pelos Municípios.

De facto, numa época em que o governo incentiva ao trabalho para a dinamização da economia, em que várias medidas estão a ser implementadas para se trabalhar mais e melhor, terá efeito contrário ao que o governo pretende o impedimento da realização das feiras nos feriados.

Esta medida, não só acarretará prejuízos para os feirantes como para toda a população, designadamente até para os próprios municípios que em dia de (folga/festa) até fazem “gosto” em visitar a feira e fazer as suas compras.

Invocamos ainda, que as grandes superfícies estão abertas aos feriados com autorização do V/município, o mesmo se aplicando a lojas de origem asiática, entendendo os feirantes que se trata de discriminação negativa dos feirantes e não pode por isso ser aceite.

Face ao supra exposto, requeremos a V/Exa que acolham na N/posição e autorizem a realização das feiras nos dias feriados com exceção do dia de Natal e o dia de Ano Novo em que deve efetivamente ser antecipada/adiada para outro dia”.

Em 18/11/2019 o **Eng.º Henrique Cunha** emitiu o seguinte parecer:

“Após consulta, os feirantes de Vila Real informaram que para o ano de 2020, é do agrado a manutenção das feiras nos dias de feriado, com a exceção do 1 de maio e dia de Natal”.

Em 19/11/2019 o **Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva. Concordo. Pode ser submetido à reunião da Câmara Municipal para aprovação”.

Por despacho de 20/11/2019 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Concordar com a proposta de manutenção das feiras em dias de feriado com exceção do 1 de Maio e dia de Natal.--**

- **Bernardo Correia Xavier**

- **Desistência do lugar n.º97 – Feira de Levante**

----- **9.** – Presente à reunião requerimento de Bernardo Correia Xavier, registado sob o n.º 21699, datado de 31/10/2019, do seguinte teor:

“Por motivos de saúde, não exerço a minha atividade de feirante na Feira de Levante de Vila Real desde janeiro de 2019, vindo deste modo desistir do lugar nº 97.

Solicito a V. Exa. a anulação da dívida desde janeiro a novembro de 2019, no valor de 462,00 €, comprometendo-me a liquidar os meses de setembro a dezembro de 2018, no valor de 168,00 € em 5 e 12 de novembro de 2019”.

O **Núcleo de Mercados e Feiras** emitiu o seguinte parecer:

“O assunto deverá ser submetido à reunião do Executivo.

O requerente deveria, atempadamente, ter comunicado ao Município a sua indisponibilidade da realização das feiras, invocando as razões apontadas e solicitado a justificação das faltas, sendo que, neste caso, não implicaria a isenção do pagamento das taxas da ocupação do lugar, conforme redação do n.º 3 do artigo D-4/19.º do Código Regulamentar. Caso contrário, e como nada disse, a não comparência injustificada a mais de três feiras consecutivas ou cinco interpoladas no período de 1 ano civil é considerado abandono do espaço reservado e determina a extinção do direito de ocupação, mediante deliberação da Câmara Municipal, conforme determina o n.º2 do mesmo artigo.

Para evitar casos como o em apreço deverá a Câmara Municipal com urgência, dar cumprimento ao que determina o artigo D-4/19.º do Código Regulamentar e criar mecanismos para o registo de assiduidade dos feirantes”.

Em 18/11/2019 o **Diretor do Departamento Administrativo Financeiro** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva. Concordo. Deve ser presente à reunião de Câmara Municipal para deliberação”.

Por despacho de 18/11/2019 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aceitar as razões da desistência do lugar da Feira do Levante, procedendo-se à anulação da respetiva dívida. --**

- Exposição – Averbamento do Alvará n.º. 1325 de Concessão da Sepultura n.º. 1223 do Cemitério de St.ª. Iria – Maria Helena de Jesus Braz

----- **10.** - Presente à reunião informação do Núcleo de Atendimento ao Cidadão do seguinte teor:

“FACTOS:

“Em 13 de janeiro de 1995, faleceu Tiago Manuel Braz Pinto, filho de Manuel Américo

Figueira Pinto e Maria Helena de Jesus Braz, foi inumado na sepultura nº. 1223 do Cemitério de Stª. Iria.

Em 27 de novembro de 1995, Manuel Américo Figueira Pinto, solicitou a concessão da sepultura nº. 1223 do Cemitério de Stª. Iria. O pedido foi deferido por despacho de 8 de abril de 1997 emitido alvará nº. 1325.

Em 11 de maio de 2011 foi inumada na sepultura nº. 1223 Maria de Lurdes Figueira, avó de Manuel Américo Figueira Pinto, concessionário da sepultura.

Em 15 de abril de 2019, foram trasladadas as ossadas de Maria Ester Figueira, para a sepultura nº. 1223, mãe de Manuel Américo Figueira Pinto.

Em 19 de abril de 2019 Manuel Américo Figueira Pinto, faleceu e foi inumado na sepultura nº. 1223.

Em 21 de maio, através do requerimento nº. 8654, Maria Helena de Jesus Braz, divorciada de Manuel Américo Figueira Pinto, o averbamento em seu nome, do alvará nº 1325 de concessão da sepultura nº1223.

Em 15 de julho de 2019, através do requerimento nº. 1454, Amâncio da Silva Pinto, pai de Manuel Américo Figueira Pinto, solicitou em seu nome o averbamento do já referido alvará de concessão da sepultura nº. 1223.

INFORMAÇÃO:

Não foi apresentada habilitação de herdeiros, assim, com base nos elementos apresentados, foi, prestada informação pelo Coordenador do Núcleo de Atendimento ao Cidadão, que, o alvará de concessão de sepultura, poderia ser averbado em nome MARIA HELENA DE JESUS BRAZ e AMÂNCIO DA SILVA PINTO.

O Averbamento foi deferido por despacho do Srº. Vereador com competência delegadas datado de 18 de julho de 2019.

Vem, agora a D. MARIA HELENA DE JESUS BRAZ, através do requerimento nº. 17350 de 29 de agosto do corrente ano, contestar o despacho de averbamento no alvará da sepultura nº. 1223 em nome de Amâncio da Silva Pinto, informando de que além de filho, menor, já falecido, haviam mais dois filhos, anexando respectivos assentos de nascimento.

Assim, e de acordo com a informação agora prestada, são legítimos herdeiros, os descendentes, por força do estipulado na alínea a) do artigo 2133 do Código Civil.

Nesta sequência, devem ser revogados os despachos do Sr. Vereador sobre os averbamentos no alvará n.º. 1325 de concessão da sepultura n.º. 1223 do cemitério de St.ª Iria, em nome de Maria Helena de Jesus Braz e Amâncio da Silva Pinto.

Deve ser notificada a requerente, que os herdeiros devem solicitar o respetivo averbamento do alvará de concessão da sepultura, em seus nomes.

Relativamente às obras executadas na sepultura, cumpre-me informar que não foi solicitada qualquer autorização para a realização das mesmas”.

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

- Pedidos de Apoio à Esterilização de Cães e Gatos de Companhia - 2019

----- 11. - Presente à reunião informação do Núcleo de Atendimento ao Cidadão do seguinte teor:

“Nos termos e para efeitos da deliberação da CM de 03/08/2018, os serviços do GAC apresentam um mapa com pedidos de Apoio à Esterilização de Cães e Gatos de Companhia - 2019

NOME	N.º. Contribuinte	Canídeo Fêmea	Canídeo Macho	Gatídeo Fêmea	Gatídeo Macho	Comparticipação Financeira
Carla Sofia Carvalho Luís	223683183		1			30 €
Celeste Maria Cunha Milão	161370870	1				55 €
Célia Maria Igrejas da Fonte	225120801	1				55 €
Esperança Conceição Casado	204064333	1				55 €
Filipe José Rodrigues Ferreira Gomes	225550334		1			30 €
Helena Isabel Almeida Carvalho	243408668		1			30 €
Helena Isabel Almeida Carvalho	243408668	1				55 €
Isaura Natividade Fernandes	139993916			1		35 €
Luís Miguel Barreira Fraga	219739900	1				55 €
Maria Amélia Cruz Teixeira Rodrigues	111557003	1				55 €
Maria Anunciação Barria Tuna	155089668	1			1	70 €
Maria Julieta Rodrigues Moreira Silva	193773794			1		35 €
Nuno Bruno Canelas Brás	239194373			1		35 €
Paulo Jorge Alves Gaspar	204485916	1				55 €

O Vereador Carlos Silva, remeteu o assunto à reunião da Câmara para deliberação.

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar as participações, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Frescos da Bila, Lda.**

- **Pedido de classificação de Projeto de Investimento de Interesse Municipal (PIIM), e isenção/redução de benefícios fiscais e taxas municipais**

----- 12. – Presente à reunião informação do Departamento Administrativo e Financeiro do seguinte teor:

“Informação:

Factos:

A empresa Frescos da Bila Lda., vem solicitar através do requerimento com data de entrada nos Serviços Camarários de 8/10/2019 registado sob o n.º 19882, a **classificação do seu projeto “Superfície comercial de retalho alimentar” como Projeto de Investimento de Interesse Municipal**, requer ainda a isenção do pagamento de taxas urbanísticas e a isenção do pagamento de IMI e IMT no âmbito da classificação do seu projeto, como PIIM.

Consta da documentação apresentada por esta empresa com sede na Avenida Aureliano Barrigas Entrada A Lote 6 4º Esqº – Vila Real, que se anexa à presente informação e aqui se dá por reproduzida, o seguinte:

- 1 – Esta empresa tem como objeto: Comercio a retalho em supermercados e hipermercados;
- 2 – A requerente pretende assim construir um edificio destinado comércio de retalho alimentar, sobre o prédio descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 108, e inscrito na matriz predial urbana da freguesia de Lordelo sob o artigo P1565.
- 3 – O valor do investimento será de + 2.169.642 €;
- 4 – O número de postos de trabalho associado será de 40 trabalhadores;

Análise:

I – Enquadramento legal/regulamentar

Aquando da elaboração do Código Regulamentar do Município de Vila Real a Parte G – Titulo I, Capitulo I, prevê o regime de Incentivo á Economia e ao Investimento.

De acordo com o n.º 2 do art.º G-1/2º, os Projetos de Investimento Municipal (PIIM) e a concessão de apoios em geral ao investimento no concelho de Vila Real abrangem os seguintes setores de atividades económicas:

- a) Indústria extrativa e indústria transformadora;
- b) Turismo e atividades declaradas de interesse para o turismo;
- c) Atividades e serviços informáticos e conexos;
- d) Atividades agrícolas, apícolas, agropecuárias e florestais;
- e) Produtos agroalimentares, certificados na área geográfica do concelho;
- f) Atividades de investigação e desenvolvimento e de alta intensidade tecnológica;
- g) Tecnologias da informação e produção de audiovisual e multimédia;
- h) Ambiente, energia e telecomunicações;
- i) Saúde, educação, área social e desporto;

Considerando a descrição do projeto apresentado e consultado o objeto social da requerente, verificamos que a atividade pretendida à partida, não se insere no âmbito objetivo de classificação como Projeto de Investimento de Interesse Municipal, não se inclui no setor de atividades taxativamente elencados no n.º 2 do art.º G-1/2º

Refere no entanto, o n.º 3 do mesmo artigo G-1/2º que: **Para além dos PIIM, outros investimentos públicos ou privados, podem ser objeto de atribuição de benefícios fiscais desde que enquadráveis no presente Capítulo.**

Parece existir assim a possibilidade de outros projetos que não os classificados como de Investimento de Interesse Municipal, poderem vir a usufruir de benefícios fiscais desde que, em nosso entender, o projeto cumpra as condições subjetivas e os critérios previstos nos restantes artigos que regulam o Incentivo à Economia e ao Investimento.

Visto que a norma não é clara quanto à caracterização destes *outros investimentos* e, considerando que é a primeira vez que uma questão desta natureza se coloca desde a entrada em vigor do Código Regulamentar, entendemos que, ao abrigo do disposto no n.º 3 do art.º J/1º que refere que as situações de casos omissões e de dúvidas que se venham a suscitar na interpretação e aplicação do Código, que não possam ser resolvidas pelo recurso aos critérios legais de interpretação e integração de lacunas, serão submetidas a deliberação da Câmara Municipal, deverá o Executivo Municipal ponderar e decidir se o projeto concreto

apresentado pela empresa Frescos da Vila Lda., poderá ser objeto de atribuição de benefícios fiscais nos termos do citado n.º 3 do art.º G-1/2º.

Em cumprimento do princípio da Boa Administração previsto no artigo A-1/2º do Código Regulamentar, segundo o qual o Município deve pautar a sua atuação por critérios de eficiência, economicidade e celeridade, faremos em seguida a análise do projeto de acordo com as condições subjetivas e os critérios de determinação para a concessão de benefícios constantes nos art.º G-1/3º e G-1/7º, para efeitos de auxiliar o Executivo na sua decisão nos termos anteriormente expostos.

Do requerimento apresentado pela entidade promotora constam em anexo vários documentos que atestam a verificação das condições de acesso exigidas pelo artigo G-1/3º, concretamente:

Vejamos:

Ao presente projeto classificado PIIM, serão atribuídos ao mesmo, benefícios fiscais de acordo com determinados fatores, a saber: o investimento a realizar (20%), o número de postos de trabalho a criar e a manter (40%), o tempo de implementação do projeto (10%), a idade dos promotores do investimento (5%) e se a empresa está sediada no concelho de Vila Real (25%) (cfr. art.º G-1/7º).

A concessão dos benefícios fiscais e taxas municipais está posteriormente sujeita à celebração de um contrato entre o promotor do projeto e o Município, no qual se fixarão os benefícios concedidos, as condições da concessão da isenção/redução e o prazo da sua duração, devendo ser outorgado no prazo de 180 dias, a contar da data da notificação da aprovação da candidatura do PIIM (art.º 3 G-1/9º).

II – Avaliação da candidatura apresentada

Da análise das normas anteriormente citadas, não resulta de forma imediata e objetiva quais as características concretas que definem um projeto de investimento de interesse municipal.

Não obstante o referido anteriormente, facilmente se retira da conjugação das referidas disposições regulamentares que o objetivo do Município é atrair/incentivar aqueles projetos que pela sua dimensão e natureza se traduzam numa importante promoção e

valorização do Município de Vila Real nos vários setores de atividades económicas abrangidos. Pretende-se assim desenvolver a atratividade, a notoriedade e a dinâmica económica do município e da região, com vista à criação de postos de trabalho e consequente fixação e atração de população.

Por outro lado, do requerimento apresentado pela empresa constam em anexo vários documentos que atestam a verificação das condições de acesso exigidas pelo artigo G-1/3º, concretamente:

- Certidão comercial permanente que comprova que a empresa está legalmente constituída;
- Declaração emitida pela Segurança Social que atesta que tem a sua situação contributiva regularizada;
- Certidão emitida pela Autoridade Tributária e Aduaneira que atesta que tem a sua situação tributária regularizada;
- Declaração emitida sob compromisso de honra onde consta que a empresa em causa não se encontra em estado de insolvência, de liquidação ou de cessação de atividade, nem tem o respetivo processo pendente, cumpre as condições necessárias ao exercício da respetiva atividade, e que manterá o investimento realizado no projeto de investimento de construção de um edifício por um período mínimo de 5 anos a contar da data de realização do investimento.

III – Concessão de benefícios fiscais

Como referido inicialmente, as iniciativas classificadas como PIIM ficam habilitadas à concessão de benefícios fiscais pelo que, importa agora enquadrar e analisar o pedido do promotor relativamente a este aspeto.

No caso em análise, o requerente já apresentou o pedido de informação prévia relativamente à construção de um edifício, Processo DGU nº 151/1/, tendo parecer favorável.

Atendendo aos fatores constantes no Artigo G-7º do Código Regulamentar e aos dados apresentados pelo requerente, resultará a atribuição de uma percentagem de 90 % conforme o quadro que se segue:

Fatores	Dados do projeto	Aplicação do Critério Fator	Ponderação	Taxa de Bonificação	
		(1)	(2)	(1) x (2)	
Investimento a realizar	2.169.642	0,100	0,2	20%	iv (A)
N de Postos de Trabalhos a criar	40	0,100	0,40	40%	iii (B)
Tempo de implementação do Investimento	-1 Ano	0,50	0,10	5,0%	ii (C)
Idade do Promotor	38	0	0,05	0,0%	E
Sede Social da Empresa	Vila Real (Lordelo)	1	0,25	25,0%	D
% de Benefícios Fiscais				90%	F = A + B + C + D + E
Majoração de 50%				0 %	G=85%x0%
% de Benefícios Fiscais Total				90%	H = G + F

À classificação obtida decorrente da aplicação dos critérios anteriormente previstos, corresponderão as isenções e reduções dos impostos e taxas municipais constantes no Anexo XVII do Código Regulamentar (nº 3 artº G-1/7º)

Por fim, importa referir que o Código Regulamentar menciona expressamente que o Executivo Camarário decide o resultado da avaliação da candidatura à classificação do projeto como PIIM e consequente atribuição de benefícios fiscais (art.º G-1/5º).

Conclusão:

1º - O Código Regulamentar estabelece as regras e as condições que regem a classificação de iniciativas de investimentos em Projetos de Investimento Municipal (PIIM) e a concessão de apoios em geral ao investimento no concelho de Vila Real.

2º - As iniciativas classificadas como PIIM ficam habilitadas à concessão de benefícios fiscais, benefícios de taxas municipais contratuais e acesso a um regime especial de procedimento administrativo.

3º - A concessão dos benefícios fiscais está posteriormente sujeita à celebração de um contrato entre o promotor do projeto e o Município.

4º - O objetivo da Autarquia ao criar esse tipo de incentivo é atrair projetos que pela sua dimensão e natureza se traduzam numa importante promoção e valorização do Município de Vila Real nos vários setores de atividades económicas abrangidos.

5º - No caso em análise, o projeto a implementar reúne condições de ilegitimidade constantes artigo G-1/2º do Código Regulamentar.

Pelo exposto, propõe-se que a Câmara Municipal pondere deliberar o seguinte:

Considerar nos termos e para os efeitos do disposto nº 2 do artº. G-1/2º do Código Regulamentar o projeto como enquadrado no Capítulo I do Título I da Parte G e, conseqüentemente, considerando a percentagem de 90% e a Tabela constante no Anexo XVII do Código Regulamentar, conceder os seguintes benefícios fiscais:

- 1- IMI- Isenção durante 5 anos (data do início 31/12/19 data do fim 31/12/2023)
Artigo matricial- P 1565 – Parcela de Terreno
Tipo de prédio – Urbano
Freguesia – 171414
Valor Patrimonial Tributário (VPT) isento – 135.410,00 € (e o VPT que vier a ser fixado pela AT com o averbamento da construção ate 31/12/2023)
NIPC do Beneficiário – 515664618
Âmbito do benefício -- Código 4
- 2- IMT- Isenção 100%
- 3- Redução de 100% nas seguintes taxas municipais:
 - a) Taxa pela emissão de alvará de construção (alínea a) do artigo 9º da secção I Tabela de Taxas constante no Código Regulamentar);
 - b) Taxa de Ocupação da Via Publica (artigo 12º da Secção I Tabela de Taxas constante no Código Regulamentar);
 - c) Taxa municipal de Urbanização (artigo 23 º da Secção I Tabela de Taxas constante no Código Regulamentar);
- 4- Isenção da Derrama durante 5 anos, iniciando-se no ano seguinte ao da conclusão do investimento (emissão da licença de utilização), nos termos da alínea c) do nº 1 do art.º G-1/8º do Código Regulamentar”.

Em 30/10/2019 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Nuno Augusto, este é um dos investimentos que não está incluído nos setores de atividade previstos no nº 2 do artigo G-1/2º do Código Regulamentar. No entanto, o nº 3 do mesmo artigo permite que investimentos em outros setores possam vir a beneficiar dos incentivos fiscais municipais, ficando por isso à consideração superior eventual enquadramento e classificação deste investimento como Projeto de Investimento de Interesse Municipal, podendo beneficiar dos apoios constantes na conclusão do parecer”.

Por despacho de 05/11/2019 o Vereador Nuno Augusto remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** 1- Considerar o projeto “Construção de superfície comercial de retalho alimentar”, como PIIM - Projeto de Investimento de Interesse Municipal e, conseqüentemente conceder à empresa Frescos da Bila Lda., NIPC nº 515 664 618, os seguintes benefícios fiscais, nos termos da informação dos serviços:

- a) Isenção do pagamento de IMT, referente à aquisição do prédio inscrito na matriz predial urbana da freguesia de Lordelo (17 14 14) sob o artigo 1 565;
- b) Isentar do pagamento de IMI durante 5 anos, com início em 2019 e fim em 2023, do artigo referido na alínea anterior e do artigo que vier a resultar do averbamento da construção prevista;
- c) Isentar do pagamento da Derrama, durante 5 anos, iniciando-se no ano seguinte ao da conclusão do investimento (emissão da licença de utilização), nos termos da alínea c) do nº 1 do art.º G-1/8º do Código Regulamentar;
- d) Isenção do pagamento da Taxa pela emissão de alvará de construção (alínea a) do artigo 9º da secção I Tabela de Taxas do Código Regulamentar);

- e) **Isenção do pagamento da Taxa de Ocupação da Via Pública (artigo 12º da Secção I Tabela de Taxas do Código Regulamentar);**
- f) **Isenção do pagamento da Taxa municipal de Urbanização (artigo 23 º da Secção I Tabela de Taxas do Código Regulamentar). -----**

Os Vereadores do PSD pediram que o Regulamento Municipal dos Benefícios Fiscais fosse mais divulgado junto dos pequenos comerciantes e investidores. -----

- Desistência de Contração de Empréstimos Bancários

----- **13.** - Presente à reunião informação do Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, do seguinte teor:

“Considerando que o município celebrou, em 31/05/2016, um contrato com a Autoridade de Gestão do Programa Operacional da Região Norte 2014-2020 sobre as condições de financiamento do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), o qual prevê uma série de projetos, entre os quais a **“Criação do Eixo Vertical Pedonal Estruturante do Centro Histórico”** e a **“Reabilitação de Edifícios para Habitação Social nos Bairros da Laverqueira e São Vicente Paula”**.”

Considerando que a Câmara Municipal, na sua reunião de 3/12/2018, e a Assembleia Municipal, na sua sessão de 14/12/2018, autorizaram o município a contratar, junto do Banco BPI, SA empréstimos de longo prazo (20 anos) para as obras acima referidas, até aos valores de 100 500 € e 144 150 €, respetivamente.

Considerando que por motivos vários, entre os quais o pedido de reprogramação do programa e a tardia abertura dos avisos de candidatura pela CCDRN, só agora estão a ser submetidas ao NORTE 2020 as candidaturas para estes projetos:

- Projeto PPI nº 30/I/2016 **“Criação do Eixo Vertical Pedonal Estruturante do Centro Histórico”** vai ser submetida até 06/12/2019.
- PPI nº 4/I/2016 **“Reabilitação de Edifícios para Habitação Social nos Bairros da Laverqueira e São Vicente Paula”** foi submetida em 23/10/2019.

Considerando que já foi ultrapassado o prazo de 150 dias sobre a validade das propostas apresentadas pelo BPI, e que a CM não possui os “Termos de Aceitação” com as condições de financiamento dos projetos pelo NORTE 2020, documento de apresentação obrigatória em sede de visto do Tribunal de Contas.

Considerando que as GOP's e Orçamento para 2020 preveem que a componente de financiamento nacional destas obras (15%) seja assegurado por capitais próprios do município.

Nesta sequência, sou de opinião que a CMVR revogue a sua deliberação de 3/12/2018 e não prossiga com os empréstimos aprovados:

- até 100 500 € para o projeto “Criação do Eixo Vertical Pedonal Estruturante do Centro Histórico”;
- até 144 150 € para o projeto “Reabilitação de Edifícios para Habitação Social nos Bairros da Laverqueira e São Vicente Paula”,

dando-se conhecimento à Assembleia Municipal.”

Por Despacho de 20/11/2019 o Senhor Presidente da Câmara concordou com a informação do Diretor do DAF.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1 - Aprovar a revogação dos empréstimos bancários destinados a financiar as obras “Criação do Eixo Vertical Pedonal Estruturante do Centro Histórico” e “Reabilitação de Edifícios para Habitação Social nos Bairros da Laverqueira e São Vicente Paula”, contratados ao abrigo da deliberação da CM de 03/12/2018.**-----

2 - Dar conhecimento à Assembleia Municipal, no âmbito da informação escrita do Senhor Presidente da Câmara Municipal, nos termos da alínea c) do n° 2 do artigo 25°, do Anexo I, da Lei 75/2013 de 12 de setembro.-----

- Empreitada de Qualificação da Rua de Montezelos – 1.ª Fase 01b – Trabalhos Complementares

- Aprovar minuta de contrato

----- 14. – Para efeitos do disposto no nº 1 do art.º 98º do CCP, aprovado pelo Decreto-Lei nº 18/2008, de 29 de janeiro, é presente à reunião para aprovação, a minuta de contrato de Empreitada de Qualificação da Rua de Montezelos – 1.ª Fase_01b – Trabalhos Complementares, a celebrar entre esta Câmara Municipal e a Firma Carlos Augusto Pinto dos Santos & Filhos, S.A. pelo valor de € 57.983,50 (cinquenta e sete mil novecentos e oitenta e três euros e cinquenta cêntimos), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor e os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

Por despacho de 21/11/2019 o Sr. **Presidente** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a minuta de contrato.**-----

- Balancete da Tesouraria

- Período de 6 a 19 de novembro de 2019

----- 15. – Presente à reunião o Balancete da Tesouraria de 6 a 19 de novembro/2019, o qual apresenta o seguinte movimento de valores em (euros):

Saldo do Período Anterior	3.884.879,84
Cobrado Durante o Período	2.013.802,63
Pago Durante o Período	1.620.451,53
Saldo para a Semana Seguinte	4.278.230,94
Discriminação do Saldo	
• De Operações Orçamentais	3.382.192,75
• De Operações Não Orçamentais	896.038,19

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

- Transportes públicos de passageiros do concelho de Vila Real

----- **16.** - Presente à reunião proposta do Vereador Adriano de Sousa do seguinte teor:

“1 – ENQUADRAMENTO

O Município de Vila Real iniciou em 1999 o processo relativo à formulação de uma rede de serviço público de transporte de passageiros de incidência urbana, que resultou na assinatura de um contrato de concessão por um período de 10 anos em 2004.

À data em que o concurso público foi lançado, apenas a rede inserida no perímetro urbano poderia ser objeto de contratualização pelo Município, já que as linhas interurbanas estavam sob alçada do Instituto da Mobilidade e Transportes.

Importa assim relevar o facto de o Município de Vila Real possuir, hoje, cerca de 15 anos de experiência na definição, contratualização e acompanhamento de contratos de concessão para serviço público de transporte de passageiros.

Fruto da execução do primeiro contrato de concessão, foi ainda iniciado um procedimento com vista à prorrogação do prazo inicial da concessão e aumento da cobertura espacial. Contudo, este processo acabou por não vingar, tendo sido decidido lançar um novo concurso público com vista à celebração de um novo contrato de concessão, o qual foi assinado ainda em 2015.

Em 2016, iniciou-se a execução daquele novo contrato de concessão, o qual foi, posteriormente, suspenso por decisão do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, em decorrência do decretamento de uma providência cautelar requerida por um dos concorrentes preteridos no concurso.

Deste modo, o Serviço Público de Transportes de Passageiros (SPTP) urbano tem vindo a ser realizado, desde aquele momento, através de contratos de prestação de serviços por ajuste direto nas condições do primeiro contrato de concessão, na expectativa da decisão do processo principal de que aquela providência depende e que atualmente corre termos junto do Tribunal Central Administrativo Norte.

Relativamente aos transportes interurbanos, as linhas encontram-se atualmente a ser exploradas por vários operadores privados, ao abrigo do regime transitório previsto na Lei n.º 52/2015.

No âmbito do RJSPTP, que, tal como referido anteriormente, atribuiu aos respetivos municípios as competências de Autoridade dos Transportes, em todo o território municipal, passou a ser igualmente responsabilidade do Município de Vila Real a sua contratualização, por decisão da Câmara Municipal e da Assembleia Municipal de 06/12/2016 e 13/02/2017, respetivamente.

Neste sentido, tendo em conta os objetivos do Município em termos de mobilidade e transportes e a existência de sinergias entre a gestão conjunta dos SPTP de Vila Real, o Município pretende integrar no mesmo concurso público, a exploração da rede de transportes urbana e interurbana de Vila Real.

Considera-se que tal cumpre com o estabelecido no RJSPTP, nomeadamente o facto do planeamento e da coordenação deverem:

- Ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica;
- Pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração, considerando, designadamente:
 - o serviço público de transporte de passageiros regular;
 - o serviço público de transporte de passageiros flexível;
 - o transporte em táxi;
 - os serviços de transporte escolar;
 - outras soluções de mobilidade.

Acresce referir que não existindo à presente data decisão por parte do Tribunal Central Administrativo Norte relativamente ao processo principal de impugnação da adjudicação e contrato de concessão cuja execução se iniciou em 2016, o Município deliberou, em reunião ordinária de 11 de novembro de 2019, revogar, por mutuo acordo, o referido contrato, podendo nos presentes termos iniciar novo procedimento concursal com vista à prestação de um serviço público de transporte de passageiros integrado que permita:

- Potenciar os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte;
- Potenciar 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;
- 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;
- Uma melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa limites administrativos de uma autoridade ou interage com serviços sob jurisdição de outra autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Um aumento das economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos;
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à gestão do sistema e diminuir o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

2 – PROPOSTA

Considerando que o novo enquadramento legal, definido pela Lei n.º 52/2015, que aprovou o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), constitui os Municípios (ou CIMs e AMs caso exista delegação de competências) como as autoridades de transportes competentes quanto aos SPTP municipais.

Considerando que no âmbito da prossecução das suas funções foi atribuído às autoridades de transportes um conjunto de competências, que passam pela organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados, a definição do regime de exploração, a determinação de obrigações de serviço público, bem como a determinação das condições de funcionamento, incluindo a aprovação dos regimes tarifários, fiscalização e monitorização, entre outros.

Considerando que o Município de Vila Real decidiu assumir as competências enquanto Autoridade de Transporte, fruto da existência de uma já longa experiência no desenvolvimento de um serviço público transporte de passageiros, até ao momento, de âmbito urbano.

Considerando que existe já uma concessão de serviço público de transporte de passageiros de âmbito urbano no Município de Vila Real e sendo necessário contratualizar a execução destes serviços de âmbito interurbano, entende o Município que a articulação destas duas redes, que até ao momento presente são executadas de forma independente, representará um significativo passo no alcance de vetores considerados estratégicos, nomeadamente:

- Promoção dos objetivos da política de transportes através da coordenação e da integração física, tarifária e lógica de todos os serviços de transporte público no Município;
- Promover e potenciar 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;
- Permitir a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças à maximização da utilização dos meios empregues na prestação destes serviços;
- Permitir uma melhor identificação da totalidade do serviço público, potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Permitir aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão deste serviço público;
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à gestão do sistema e diminuir o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

Submeto à apreciação prévia da Câmara Municipal as peças do procedimento do dossier de contratualização do serviço público de transporte coletivo de passageiros do concelho de Vila Real, a fim de deliberar sobre a sua submissão a parecer prévio vinculativo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes”. -----

-----DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento e submeter à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes para efeito de parecer prévio.-----

- Despachos efetuados pelo Vereador do Pelouro do Ordenamento do Território e Urbanismo – outubro de 2019

----- 17. - Presente à reunião informação do Diretor do Departamento de Gestão do Território do seguinte teor:

“Para os efeitos tidos por convenientes, junto se anexa a relação dos despachos efetuados no mês de Outubro pelo Senhor Vereador do Pelouro do Ordenamento do Território e Urbanismo, ao abrigo da delegação de competências do Senhor Presidente da Câmara, de 17 de outubro de 2017, nomeadamente sobre as matérias enquadráveis no Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE).

DESPACHOS DO VEREADOR DO PELOURO DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E URBANISMO DO MÊS DE OUTUBRO DE 2019				
PROCESSO		REQUERENTE	LOCAL DA OBRA	DESPACHO
TIPO	NUMERO			
ONEREDPDM	51/17	ANA DA CONCEICAO MACEDO RIBEIRO FONSECA	RUA AVELINO PATENA N.º 35 E 37 - VILA REAL	Deferido
DESTAQUE	5/19	ANA PAULA SALVADOR CORREIA	LUGAR DE SAO VICENTE CARRO QUEIMADO - VALE	Deferido
ONEREDPDM	151/15	ANTONIO FERNANDO GOMES ESCALEIRA	LUGAR DA DESBOÇADA - MOUÇOS	Deferido
ONEREDPP	56/12	CARLOS ALBERTO NORONHA FERNANDES	LUGAR DE DEVESSOS, S.PAIO - MOUÇOS	Deferido
ONEREDPDM	206/18	COSTRUCOES HORTENCIO MONTEIRO LDA	LOTEAMENTO QUINTA DO ENTRONCAMENTO LOTE 14	Deferido
ONEREDPDM	208/19	DANIELA DE CARVALHO LOURENCO QUEIROS	CARVALHINHO - TORGUEDA	Deferido
ONEREDPDM	150/16	DJALME & CARVALHO, LDA	QUINTA DO CANO, LOTE 16	Deferido
ONEREDPDM	143/18	FELICIANA PINTO DE SEIXAS	RUA DO CERRO - CHOES - FOLHADELA	Deferido
ONEREDPDM	343/83	FERNANDO QUEIROS MEIRELES	LORDELO	Deferido
OCUPVIPU	5/19	FILIPE SOUSA DE ALMEIDA	RUA ANTONIO DE AZEVEDO, 48-50 - VILA REAL	Deferido
LOTE	10/96	FILIPE TEIXEIRA MACEDO	CRUZAMENTO E.N.15 E E.N.322-1 - VILA REAL	Deferido
ONEREDPDM	168/19	FRIBILA - FRIO INDUSTRIAL, LDA	PROMAÇA - CONSTANTIM	Deferido
ONEREDPDM	142/19	GABRIEL JOSE MOREIRA FACEIRA	RUA DO PORTO - LUGAR DO TROCHO - ANDRAES	Deferido
ONEREDPDM	318/18	GOOD LIFE - TURISMO DA NATUREZA UNIPESSOAL LIMIT	LUGAR DO SEIXO - BOUCA	Indeferido
ONEREDPDM	35/09	GRUPO DESPORTIVO DE SAO CIBRAO	LUGAR DE SANTA BARBARA- S. CIBRAO	Indeferido
DESTAQUE	13/19	HORACIO JOSE FRUTUOSO MACHADO	LUGAR DA BARROCA - VILA MARIM	Deferido
ONEREDPDM	110/18	IMOLAVRA - PROMOCAO IMOBILIARIA, LDA	RUA CANDIDO DOS REIS, 24 - VILA REAL	Deferido
COMBUSTIV	5/18	JMC COMBUSTIVEIS UNIPESSOAL, LDA	MATA DO RAMALHAO, ZONA INDUSTRIAL	Deferido
ONEREDPDM	539/88	JOAO MANUEL BARBOSA JULIO	RUA DA PALOMBA, N.º14 - ABAÇAS	Deferido
ONEREDPDM	163/19	JOAQUIM ALCIDES FLORINDO	ALFOLOES - NOGUEIRA	Deferido
ONEREDPDM	86/82	JOSE ADERITO FREITAS RODRIGUES	LUGAR DE LAGE - MOUCOS	Deferido
ONEREDPDM	28/12	JOSE BERNARDINO GOMES REGO	LUGAR DE S. COSME	Deferido
ONEREDPP	418/94	JOSE DA SILVA SA MENDES	BAIRRO SANTA MARIA - LOTE 1 - VILA REAL	Deferido
ONEREDPDM	64/04	JOSE NOGUEIRA DOS SANTOS	CRUZ DA ORGUEIRA	Indeferido
ONEREDPDM	334/18	JULIO RIBEIRO MOUTINHO	LUGAR DE ALTO DAS FLORES	Deferido
ONEREDPDM	334/18	JULIO RIBEIRO MOUTINHO	LUGAR DE ALTO DAS FLORES	Deferido
ONEREDPDM	253/18	LICINIA BAPTISTA BAMBA	RUA DO ALVAREDO Nº 4 - GACHE	Deferido
ONEREDPDM	257/11	LUIS MIGUEL SILVEIRA LOPES	QUINTEIRO DE CIMA - ALVITES	Deferido
ONEREDPDM	180/17	Luis Manuel Coelho Jacinto	LUGAR DO LODEIRO - LORDELO	Deferido
ONEREDPDM	75/86	MANTAS CONSTRUCOES E TURISMO S.A.	R. VISCONDE DE CARNAXIDE BLOCO A,B,C, D, E	Deferido
ONEREDPDM	184/16	MANUEL MARTINS FERREIRA	LUGAR DE CIMO DO POVO	Deferido
ONEREDPDM	5/19	MARCIO RICARDO MOURAO RAMADAS	RUA DO GUEDES, Nº 568 - AGAREZ	Deferido
ONEREDPDM	190/19	MARCO PAULO MACHADO MAGALHAES	RUA ALVES TORGO, 6 E 8	Deferido
ONEREDPDM	223/15	MARIA DE FATIMA GONCALVES VICENTE	LUGAR DE LAMEIRO DO POUADO	Deferido
ONEREDPDM	123/17	MARIA DE LURDES DA CONCEICAO LEITE BARBOSA	RUA FREI SIMAO, 19	Deferido
ONEREDPDM	246/19	MOLECULIMPAKT LDA	PARQUE DA CIENCIA E TECNOLOGIA LOTE 27	Deferido
ONEREDPDM	794/98	PAULO DA COSTA MARINHO	RUA ANTONIO AZEVEDO, 84 E 86	Deferido
ONEREDPDM	320/10	PEDRO MIGUEL SILVA	LUGAR DO BARROSO-S. CIBRAO	Deferido
ONEREDPP	614/89	T.C.O.-TECNOLOGIA DE CONSTRUCAO DE OBRAS PUBLI	BOCO,LUGAR DA FRUTEIRA	Indeferido
ONEREDPDM	156/18	VICTOR JORGE BAPTISTA DE CARVALHO	TRAVESSA CANDIDO DOS REIS Nº 26 - VILA REAL	Deferido
ONEREDPDM	130/13	VITOR MANUEL DE MOURA RIBEIRO	LUGAR DO SEIXEDO - LORDELO	Deferido
ONEREDPDM	131/19	Vania Filipa Ribeiro da Costa Barros	RUA DO CONHO - LORDELO	Deferido

Por despacho de 21/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

- **Processo n.º1/84**

- **Jorge Afonso Fernandes**

- **Freguesia de Mateus**

----- **18.** – Requerimento de Jorge Afonso Fernandes registado sob o nº 3412/19, datado de 26/02/2019 submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de alteração ao processo de loteamento 1/84, sito na Estação Fruteira de Abambres, Freguesia de Mateus.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

A. “ANTECEDENTES

Em 2019.05.08, foi emitido o parecer que se anexa e comunicado ao requerente nos termos do CPA, através do ofício n.º 2990 DE 2019.05.20.

“1. REQUERIMENTO

Solicita o requerente a possibilidade de instalar um Stand de venda de automóveis, no loteamento da Cooperativa das Frutas.

2. ANÁLISE

O local onde é pretendido o Stand, são lotes que pertencem ao alvará de loteamento n.º 2/88 emitido em 1988.02.08.

Os referidos lotes, destinam-se a moradias geminadas compostas por R/C + andar.

O uso pretendido, comércio/serviços, não se encontra compatível com o uso previsto para os lotes.

3. CONCLUSÃO

Face ao exposto, emite-se parecer desfavorável ao presente pedido, devendo o mesmo ser comunicado ao requerente, devendo ser concedido um prazo de 30 dias para pronuncia sobre o mesmo nos termos do CPA.”

B. ANÁLISE

Até esta data não foi apresentado qualquer elemento adicional ao processo.

C. CONCLUSÃO

Face ao exposto propõe-se o indeferimento do presente pedido.”

Em 07/11/2019 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Vereador.

Concordo. Propõe-se o indeferimento nos termos da presente informação e o seu envio à reunião do Executivo Municipal para deliberação.”

Por Despacho de 15/11/2019 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal. -----

-----**DELIBERAÇÃO: Indeferir nos termos da informação dos serviços.** -----

- Processo 3/11

- Manuel Cardoso Simões

- Freguesia de Vila Real

----- **19.** – Requerimento de Manuel Cardoso Simões registado sob o nº 8129/17, datado de 06/06/2017 submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de licenciamento de uma operação de loteamento, sito em Almodena, Freguesia de Vila Real.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

O processo 3/11 referente a um pedido de licenciamento de uma operação de loteamento teve início em 2011.

2.ANTECEDENTES

- Em 2012/12/28, foi **deferido o pedido para a realização de uma operação de loteamento;**

- Em 2013/01/14, através do ofício n.º 000506 foi dado ao requerente o prazo de **1 ano para requerer o licenciamento das obras de urbanização**, sob pena de, ao abrigo da alínea a), do n.º 1º, do artigo 71º, do RJUE, o processo caducar;
- Em 2015/03/04, o requerente precedeu à **entrega dos projetos referentes às obras de urbanização**, com exceção do projeto de gás. Foi dado um prazo de 30 dias para apresentar o projeto em falta;
- Foram solicitadas 2 prorrogações de prazo para a entrega do projeto de redes de gás, tendo o prazo concedido terminado em dezembro de 2015;
- Em 2016.02.19, através do ofício n.º 2478, foi notificado o requerente para se pronunciar no âmbito da audiência prévia face à intenção de ser declarada a caducidade do processo.
- No âmbito da audiência prévia face à intenção de declarar a caducidade do despacho de deferimento da operação de loteamento, por falta de apresentação dos projetos referentes às obras de urbanização, o requerente solicitou mais 60 dias para proceder à entrega dos elementos em falta, pedido este deferido em 2016.03.02.
- Em 5/12/2016 o requerente foi novamente notificado para no prazo de 30 dias, apresentar os elementos em falta, sob pena de ser declarada a caducidade do processo ao abrigo da alínea a) do n.º. 1 do artº. 71º. do RJUE;
- Em 12/1/2017 o requerente apresentou o projeto de Redes de Gás;
- **A fim de se poder fixar caução foi solicitado em 8/2/2017 parecer à EDP, EMAR e DEI**, sobre os projetos apresentados;
- Em 3/3/2017 a DEI apresentou a caução referente aos arruamentos / passeios no valor de 206 699,85€. Ficou em falta a caução referente aos arranjos exteriores;
- Em 16/3/2017 deu entrada o parecer da **EMAR a solicitar elementos** e a indicar algumas anomalias que tinham que ser retificadas, tendo sido dado conhecimento ao requerente em 19/10/2017;
- Em 18/05/2017 deu entrada a informação da **EDP com parecer desfavorável**;
- Em 18/10/2017 o requerente foi notificado para no prazo de 30 dias apresentar as alterações ao projeto de infraestruturas elétricas de acordo com o parecer emitido pela EDP;

- Em 19/10/2017 o requerente foi notificado para apresentar os elementos solicitados pela EMAR;
- Em 27/6/2018 pelo ofício n.º3157 foi dado conhecimento ao requerente do parecer desfavorável e notificado para se pronunciar no prazo de 30 dias nos termos do CPA.

3. ANÁLISE

Em 2013/01/14, através do ofício n.º 000506 foi dado ao requerente o prazo de 1 ano para requerer o licenciamento das obras de urbanização, sob pena de, ao abrigo do artigo 71º, do RJUE, o processo caducar.

Até à presente data - encontrando-se o prazo ultrapassado - o requerente não apresentou qualquer elemento que permitisse aceitar os projetos de especialidades referentes às infraestruturas.

Em 20/05/2019 o requerente foi informado da intenção da Câmara Municipal declarar a caducidade da licença para a operação urbanística acima referida.

4. CONCLUSÃO

Face ao exposto propõe-se que seja declarada a caducidade do procedimento, no âmbito do n.º1 do artigo 71.º, conjugado com o n.º 3 do artigo 76.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação.”

Em 14/11/2019 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Vereador.

Concordo. Propõe-se o envio à reunião do executivo Municipal para deliberação sobre a caducidade do processo”.

Em 15/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte parecer:

“À reunião, para efeitos de declaração de caducidade do processo”.

-----**DELIBERAÇÃO: Declarar a caducidade do procedimento, nos termos da informação dos serviços.**-----
O Vereador Carlos Trindade Moreira ausentou-se da discussão e votação deste assunto.-----

- Processo 905/68

- Maria Manuela Mendes da Silva

- Freguesia de Borbela e Lamas de Olo

----- 20. – Requerimento de Maria Manuela Mendes da Silva registado sob o n.º 8208/19, datado de 15/05/2019 submetendo para apreciação do Executivo Municipal a legalização de obras de ampliação numa habitação unifamiliar e legalização de um anexo, sito em Rua Central 522, Bairro da Carvalha, Freguesia de Borbela e Lamas de Olo.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º8208/19, datado de 15/05/2019, constante do processo n.º905/68, vem o requerente solicitar a legalização de obras de ampliação numa habitação unifamiliar e legalização de um anexo, com localização na Rua Central 522, Bairro da Carvalha, freguesia de Borbela, concelho de Vila Real.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

Está em causa uma legalização, com enquadramento legal na alínea c), do n.º2, do artigo 4.º e no artigo 102º-A do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação, na sua redação atual.

3. ANTECEDENTES

- Licença de utilização n.º259/97 emitida em 24/10/1997.
- Requerimento n.º 6667/19 de 18/04/2018 – Projeto de arquitetura relativo à legalização de um anexo e obras de ampliação numa habitação unifamiliar preexistente, sujeito a aperfeiçoamento do processo no âmbito da apreciação liminar, nos termos da alínea a), do n.º 2, do artigo 11.º do RJUE.
- Requerimento n.º 8208/19 de 15/05/2019 – Entrega de elementos. Foi solicitado parecer à Autoridade Nacional de Aviação Civil - ANAC, cf. al. a), do artigo 4.º e artigo 5.º do DL 45987/64 de 22 de outubro, e nos termos do artigo 74.º do regulamento do PDM de Vila Real.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Projetos de especialidades / Termos de responsabilidade/Certificados e Documentos para a emissão da AU:

- Termo do Técnico habilitado a ser autor do projeto Acústico, acompanhado de declaração da ordem e seguro de responsabilidade civil do técnico;
- Termo do Técnico habilitado a ser autor do projeto de Comportamento Térmico acompanhado de declaração da ordem e seguro de responsabilidade civil do técnico;
- Certificado Energético;
- Ficha de elementos estatísticos – Q3 - prevista na Portaria n.º 235/2013, de 24 de julho.
- Comprovativo da ligação à rede pública existente de energia elétrica e redes prediais de água, esgotos e águas pluviais: fatura emitida pela EDP e fatura emitida pela EMAR, respetivamente.
- Termo do Técnico habilitado a ser autor do projeto de Estabilidade acompanhado de declaração da ordem e seguro de responsabilidade civil do técnico;
- Declaração subscrita por técnico habilitado a subscrever projetos ITED acompanhado de declaração da ordem e seguro de responsabilidade civil do técnico;
- Termo do Técnico habilitado a ser autor do projeto das redes prediais acompanhado de declaração da ordem e seguro de responsabilidade civil do técnico;
- Termo de responsabilidade subscrito por pessoa legalmente habilitada a ser autor de projeto cf. o previsto no n.º 2, do artigo 62 do RJUE, com o objetivo de fazer uso da faculdade concedida pelo n.º 3 do artigo 64.º do RJUE;

4.2 Georreferenciação: Correta

4.3 Legitimidade / Certidão de teor:

Face à certidão de teor a requerente faz o pedido na qualidade de proprietária da parcela de terreno.

Trata-se de uma parcela de terreno descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real, sob o n.º1496/19971007 e inscrito na matriz urbana sob o artigo 719 da respetiva freguesia.

O prédio urbano apresenta uma área total de 1050m², área coberta de 160,76m², área descoberta de 889,24m².

A parcela é composta por casa de habitação de r/c, dependência e logradouro.

Confronta a norte com particular, sul e poente com caminho público, nascente com particular.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

PDM

5.1 Carta de Ordenamento: HU2

5.2 Carta de condicionantes / Servidões:

Servidão do heliporto

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Autoridade Nacional de Aviação Civil - ANAC, cf. al. a), do artigo 4.º e artigo 5.º do DL 45987/64 de 22 de outubro, e nos termos do artigo 74.º do regulamento do PDM de Vila Real. Parecer favorável.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

Após a emissão da licença de utilização a habitação sofreu obras de ampliação e foi construído um anexo. O requerente pretende legalizar estas alterações.

Dado que o anexo possui área superior a 50m², o requerente pretende demolir parcialmente o mesmo de modo a ficar com a área máxima permitida. Também existe no terreno anexos precários que o requerente pretende demolir.

7.2 Parâmetros urbanísticos

Área total da parcela: 1050m²

Área licenciada: 62,76m²

Áreas a legalizar (habitação:65m² + anexo:50m²):115m²

Áreas finais:

Área de implantação (Habitação:127,76m² + Anexo: 50m²): 177,76m²

Área de impermeabilização: não foi referido nada sobre a área de impermeabilização

Estacionamento: previsto no anexo

Usos: habitação

Afastamentos/alinhamentos: o anexo encontra-se junto ao limite da parcela.

Cércea: 1 piso

Anexo (pé-direito): 2,61m

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano Diretor Municipal (PDM)

- a) O local encontra-se classificado na Planta de Ordenamento como Espaço Urbano Tipo HU2, para o qual se aplicam as normas do artigo 47º, do Regulamento do PDM;
- b) O estacionamento cumpre o exposto na alínea a), do n.º 2, do artigo 21º, do Regulamento do PDM;
- c) A parcela é servida por via pública pavimentada e com faixa de rodagem dimensionada em acordo com as exigências de segurança contra incêndios em edifícios, cf. o exposto no artigo 14 do regulamento do PDM.
- d) O anexo está implantado junto ao limite da parcela confinante com caminho público. Propõe-se que seja aceite esta situação, visto que, nesta frente urbana existe uma outra construção também ela implantada no limite da parcela, junto ao caminho público.
- e) A cércea de um piso cumpre a moda da frente urbana
- f) A área de impermeabilização tem que ser menor que 60% da área total do prédio, isto é 630m². Face às áreas propostas não há nada a opor.

Anexo:

Área de implantação: a área de 50m² é inferior a 8% da área do prédio;

O pé-direito proposto de 2.68m ultrapassa o máximo permitido de 2.20m. A desconformidade verificada no pé-direito, a que se refere o artigo 19.º do regulamento do PDM, poderá enquadrar-se no regime especial de regularização de situações e/ou edificações fisicamente existentes, que não possam ser consideradas preexistência, em desconformidade com as

normas legalmente aplicáveis, no âmbito do artigo 86.º-B, do regulamento do PDM, quando reunidas cumulativamente as condições previstas no n.4,daquele artigo. Tendo em conta a envolvente, considera-se que a situação no caso em concreto, não provoca prejuízos face à malha urbana existente.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

Está em causa a legalização de uma operação urbanística em que não é possível exigir o afastamento do anexo à via pública previsto no artigo B-1/69.º do CRMVR. Não obstante poderá no regime especial de regularização de situações e/ou edificações fisicamente existentes, que não possam ser consideradas preexistência, em desconformidade com as normas legalmente aplicáveis, no âmbito do artigo 86.º-B, do regulamento do PDM, quando reunidas cumulativamente as condições previstas no n.º 4, daquele artigo.

7.3.3 Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU), Acessibilidades, Regulamento Geral do Ruído:

De acordo com o n.º5 do art.120-A do RJUE pode ser dispensado o cumprimento de normas técnicas relativas à construção.

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Para efeitos do cálculo das taxas previstas no Código Regulamentar, artigo H/21º, deverá ser considerada estimativa de 35 424,00€.

9. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto propõe-se parecer favorável ao pedido de legalização ao abrigo do artigo 86-B do regulamento do PDM e do artigo 102.º-A do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE).

Propõe-se que o processo seja submetido a reunião de câmara.

Caso a pretensão seja deferida, a legalização será precedida de emissão de licença especial de legalização, devendo ser concedido o prazo de 90 dias para o levantamento do alvará de obras, respeitantes às obras de demolição referidas no ponto 7.1.

Após a conclusão das obras, e para o efeito de emissão de título, deverá ser entregue planta de arranjos exteriores com o respetivo termo de responsabilidade e fotografias.”

Em 14/11/2019 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Vereador.

Concordo. Tratando-se de uma legalização ao abrigo do artigo 86.º-B do regulamento do PDM, propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal para deliberação”.

Por despacho de 15/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo 215/18**

- **Comprauto – Comércio de Automóveis Unip. Lda.**

- **Freguesia de Mateus**

----- **21.** – Requerimento de Comprauto – Comércio de Automóveis Unip. Lda. registado sob o nº 4850/19, datado de 21/03/2019 submetendo para apreciação do Executivo Municipal a apresentação de um aditamento ao projeto de instalação de um Stand de Automóveis, a levar a efeito no lote n.º6, sito no Lugar do Boque n.º6, Freguesia de Mateus.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 4850 datado de 2019.03.21, constante do processo n.º 215/18, vem o requerente, apresentar um aditamento ao projeto de instalação de um Stand de Automóveis, a levar a efeito no lote n.º 6, do processo de loteamento 9/91.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

A presente operação urbanística está sujeita a comunicação prévia, enquadrada na alínea c), do n.º 4, do artigo 4º, do RJUE, no entanto considerando os elementos entregues, ao abrigo do n.º 6, do artigo 4º, a mesma seguirá a figura de licenciamento.

3. ANTECEDENTES

Em 2018.01.22, foi emitido o 7º aditamento ao alvará de loteamento n.º 1/92.

Para o presente pedido foi consultada a DRCN e as Infraestruturas de Portugal SA.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados

São apresentados os elementos previstos no n.º 15, do anexo I da portaria n.º 113/2015 de 22 de Abril, para a operação urbanística solicitada.

4.2 Georreferenciação

De acordo com o parecer emitido pelos SPM o levantamento e planta de implantação encontram-se devidamente georreferenciados.

4.3. Legitimidade

O requerente faz o pedido na qualidade de arrendatário do lote que se encontra registado na Conservatória do Registo Predial de Vila Real sob o n.º 758/19920213 e corresponde à matriz urbana n.º 2086 da Freguesia de Vila Real.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Loteamento

A pretensão incide sobre área abrangida por operação de loteamento.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

O local encontra-se dentro da ZEP do Alto Douro Vinhateiro e dentro da Zona non aedificandi da EN 322-1.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Foi solicitado parecer à DRCN e Infraestruturas de Portugal, tendo estas entidades emitido os pareceres favoráveis que se anexam.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

O requerente pretende com o presente processo a instalação de um contentor e a colocação de sombreamentos, para o lote ser utilizado como Stand de Automóveis.

O contentor será amovível e colocado dentro do perímetro da mancha de construção prevista para o lote e os sombreamentos serão colocados no limite Norte do Lote.

No local verifica-se que o Stand se encontra a funcionar tendo já sido colocados os sombreamentos referidos no presente processo.

7.2 Parâmetros urbanísticos

Parâmetros a analisar	Proposto	Previsto para o lote	Diferença	Variação
Área de implantação (m ²)	14,61	300,00	-285,39	+ 2,00 %

Area bruta de construção (m2)	14,61	300,00	-285,3%	+2,00 %
Cércea (n.º pisos / metros)	1	1		
Area de impermeabilização (m ²)				
Estacionamento (n.º Lugares)		4		

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Alvará de Loteamento

a) O local é designado por lote n.º 6, inserido em loteamento titulado pelo alvará n.º 1/92.

b) O alvará de loteamento prevê que o lote se destine a comércio e serviços com a possibilidade de construção de um edifício de R/C com área de implantação e construção de 300,00 m².

O requerente coloca um contentor com 14,61 m², sem recurso a fundações, destinado a escritório e arrumos da atividade comercial que pretende desenvolver.

Tendo em consideração a atividade pretendida, entende-se que não haverá necessidade de construção do edifício previsto para o lote.

Assim, poderá ser aceite o contentor proposto visto que o mesmo a qualquer momento pode ser retirado para a construção do edifício previsto, se a atividade que possa vir a ser exercida assim o exija.

c) No interior do lote devem ser garantidos no mínimo os 4 lugares de estacionamento para uso privado, tal como previsto na planta síntese do loteamento.

d) A inserção no local, quer do contentor quer dos sombreamentos, remete-se para o parecer emitido pela DRCN.

7.3.2 Infraestruturas

O local é servido por todas as infraestruturas necessárias para a utilização da pretendida.

7.3.3 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

Nada a referir.

7.3.4 Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU)

Nos termos do n.º 8 do art.º 20 do RJUE, remete-se o cumprimento do RGEU para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

7.3.5 Acessibilidades

Nos termos do n.º 8 do art.º 20 do RJUE, remete-se o cumprimento do DL n.º 163/2006 de 8 de Agosto para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

7.3.6 Regulamento Geral do Ruído

Nos termos do n.º 8 do art.º 20 do RJUE, remete-se o cumprimento do DL n.º 9/2007 de 17 Janeiro para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

7.3.7 Outras Disposições Regulamentares:

Nos termos do n.º 8 do art.º 20 do RJUE, remete-se o cumprimento de outras normas específicas aplicáveis para o termo de responsabilidade do técnico autor do projeto.

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Para efeitos de cálculo de taxas e nos termos do artigo H/21º, do Código Regulamentar, pode ser considerada a estimativa orçamental, existente no processo.

9. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, visto que:

- a) O uso se encontra de acordo com o previsto para o lote,
- b) A atividade pretendida não carece da construção prevista para o lote.
- c) A DRCN emitiu parecer favorável face ao pouco impacto dos elementos pretendidos no enquadramento em causa, considera-se que a proposta apresentada reúne condições de deferimento.

Nos termos do n.º 4, do artigo 20º, do RJUE, deve ser concedido ao requerente um prazo de 6 meses para a entrega dos projetos de especialidade aplicáveis.”

Em 14/11/2019 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Vereador.

Concordo. Propõe-se o deferimento.”

Em 15/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte parecer:

“Envie-se à reunião de Câmara para tomada de decisão”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo 674/82**

- **Joaquim Augusto Teixeira Coutinho**

- **Freguesia de Campeã**

----- **22.** – Requerimento de Joaquim Augusto Teixeira Coutinho registado sob o n.º

17251/19, datado de 28/08/2019 submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de legalização de obras de alteração de uma habitação unifamiliar, sito na Rua do Calvário, Viariz da Poça, Freguesia da Campeã.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1.INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 17251/19 de 28/08/2019, constante do processo n.º 474/82, veio o requerente, apresentar um pedido de legalização de obras de alteração de uma habitação unifamiliar, localizada na rua do Calvário, Viariz da Poça, freguesia de Campeã, Vila Real.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

O pedido apresentado tem enquadramento legal no disposto no artigo 102.º-A do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE).

3. ANTECEDENTES

Alvará de Licença de Construção n.º 174/84 emitido em 07/02/1984.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados /em falta:

4.1.1. Projeto de arquitetura: nada a referir.

4.1.2. Projeto de estabilidade: nada a referir.

4.1.3. Emissão de título único/Autorização de Utilização: nada a referir.

4.2 Georreferenciação – sem informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade.

4.3 Legitimidade / Certidão de teor

Trata-se de uma parcela de terreno identificado na CRP como: prédio urbano com área total de 523,00 m², com área coberta de 148,00 m², inscrito na matriz sob o n.º 1558 e registo n.º 833/19950602. Face às descrições da certidão de teor o requerente faz o pedido na qualidade de proprietário do prédio urbano.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1. PDM - Carta de ordenamento

O terreno em causa encontra-se classificado como **“Solo urbano – Área consolidada com dominância de habitação unifamiliar tipo HU2”**.

5.2 PDM - Carta de condicionantes/Servidões

O terreno encontra-se abrangido pela Rede Natura 2000, inserindo-se a área de intervenção no Sítio “Alvão/ Marão” – PTCON0003.

6. PARECERES A ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Sem consulta, em virtude de se tratar de uma operação urbanística em Solo Urbano/Rede Natura ao abrigo da al. a), do n.º 2, do artigo 9.º do DL n.º 49/2005 de 24 de fevereiro na sua redação atual.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

O requerente pretende legalizar alterações realizadas aquando da obra de construção da habitação unifamiliar.

7.2 Parâmetros urbanísticos

7.2.1 Para a habitação:

Área total de Implantação: 124,00 m²;

Área Bruta de Construção: 279,10 m²;

Área total de Impermeabilização: 124,00 m²;

Nº de Pisos acima da cota da soleira: 2

Uso: habitação tipo T2;

Alinhamentos: Nada a opor;

N.º de lugares de estacionamento: estão assegurados em garagem e interior da parcela;

Muro de vedação: sem muro contruído.

Caraterísticas da via de acesso – O acesso à habitação faz-se através de caminho de consortes.

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura

7.3.1 Plano Diretor Municipal (PDM):

Face à configuração do terreno e da via de acesso estamos perante uma situação de interioridade. A pretensão não cumpre o disposto no n. 1, do artigo 15.º do Regulamento do PDM, contudo a pretensão reúne condições de se enquadrar, ao abrigo do regime de exceção previsto por incumprimento da disciplina estabelecida no Plano, no artigo 86.º-B por se tratar de uma edificação preexistente com parâmetros urbanísticos definidos e consolidados que não se traduzem numa sobrecarga em termos de infraestruturas, impactes visuais e paisagísticos no local.

7.3.2 Código Regulamentar (CRMVR)

Da análise do pedido não resultam desconformidades legais ou regulamentares.

7.3.3 RGEU

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE). Pode ser aceite o termo de responsabilidade apresentado.

7.3.4 Normas Técnicas de Acessibilidades

Remete-se o cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto das acessibilidades (n.º 8 do art.º 20 do RJUE). Pode ser aceite o termo de responsabilidade do autor do plano de acessibilidades.

7.3.5 Regulamento Geral do Ruído

Remete-se o cumprimento do DL n.º 9/2007 de 17 janeiro para a responsabilidade do técnico autor do projeto (n.º 8 do art.º 20 do RJUE).

7.3.6 Outras Disposições Regulamentares

Remete-se o cumprimento de outras normas regulamentares e legislativas para o termo de responsabilidade dos autores dos projetos.

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Nos termos da Portaria n.º 330-A/2018 de 20 de dezembro a estimativa deverá ser corrigida do seguinte modo: $492,00\text{€} \times 0,8 \times 279,10 \text{ m}^2 = 109.853,76\text{€}$.

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não se aplica.

11. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, considera-se que a pretensão reúne condições de ser deferida, ao abrigo do artigo 86ºB do PDM, devendo o processo ser submetido a reunião de câmara. Caso a pretensão tenha parecer favorável, poderá ser emitido o respetivo título de alvará de autorização de utilização/ legalização após pagamento das taxas devidas.”

Em 06/11/2019 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Vereador.

Concordo. Tratando-se de uma legalização ao abrigo do artigo 86.º-B do regulamento do PDM, propõe-se que a presente informação seja enviada à reunião do Executivo Municipal para deliberação.”

Por despacho de 12/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

DIVISÃO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS**- Reparação do Campo do Calvário – Queda de Grua****- Relatório Final**

----- 23. – Presente à reunião o relatório final da reparação do Campo do Calvário - Queda da Grua:

“Com referência aos elementos abaixo discriminados e em cumprimento do disposto no artigo 148.º do Código dos Contratos Públicos, publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, reuniu o júri designado para o presente procedimento.

1. Referência do Procedimento:

Procedimento por Concurso Público n.º CMVR-2267/CPN/E/19

2. Objeto de Contratação:

“Reparação do Campo do Calvário – Queda de Grua”.

3. Designação do Júri:

Despacho: 12 de agosto de 2019

Entidade: Câmara Municipal de Vila Real.

4. Membros do Júri:

Designados	Função			Participantes no Relatório
	Presidente	Vogal		
		Efetivo	Suplente	
José Alberto Da Cruz Gonçalves Claudino	X			X
Paulo Jorge De Matos Ferreira		X		X
Paulo Alexandre Costeira Ferreira		X		X
José Henrique Costa da Cunha			X	
Amílcar Ricardo Silva Ferreira			X	

5. Entidades que apresentaram proposta:

Entidades	Proposta Apresentada
COSTA & CARREIRA, LDA.	X
Higino Pinheiro & Irmão, S.A	X
MANUEL JOAQUIM CALDEIRA, LDA.	X
Nativa - Arquitectura, Engenharia e Construção, Lda.	X

6. Antecedentes

Em anterior relatório final, que se anexa ao presente relatório e que dele faz parte integrante, sujeito, ao abrigo do n.º 2 do artigo 148.º do CCP, a audiência prévia, após ponderar as observações do concorrente COSTA & CARREIRA, L.DA efetuadas ao abrigo do direito de audiência Prévia do Relatório Preliminar, alterou o júri a proposta de adjudicação e propôs a exclusão dos concorrentes Higino Pinheiro & Irmão, S.A. e Nativa – Arquitectura, Engenharia e Construção Lda.

Vem agora o concorrente Higino Pinheiro & Irmão, S.A., ao abrigo do direito desta nova audiência prévia, contestar a sua exclusão, apresentando um conjunto de razões que decidiu agrupar por itens, a saber:

- **Da reclamação do concorrente Costa & Carreira, Lda.;**
- **Dos termos do relatório Final do Município de Vila Real;**
- **Dos termos procedimento em Geral;**
- **Nota Final.**

7. Análise

Mantendo a designação adotada pelo concorrente para cada um dos itens referidos verifica-se que:

- **Da reclamação do concorrente Costa & Carreira, Lda.**

De acordo com o estatuído no programa de procedimento existia a obrigatoriedade de o concorrente apresentar um conjunto de documentos, a saber:

“10.1.3.8 Deve ainda o concorrente apresentar os seguintes documentos relativos ao sistema de relva sintética a instalar, aos quais ficará vinculado.

- Entrega de pelo menos 1 certificado FIFA Quality PRO de campos feitos em Portugal com shockpad e granulado de cortiça, que comprove a qualidade técnica da instalação;

- *Ficha técnica do modelo de relva proposto devidamente assinada e carimbada pelo fabricante;*

- *Declaração do fabricante da relva a identificar e autorizar o instalador de relva sintética devidamente assinado e carimbado;*

- *Relatório laboratorial que comprove a obtenção da classificação FIFA Quality PRO do sistema proposto com shockpad e granulado de cortiça;*

- *Certificado FIFA PREFERRED PRODUCER do fabricante de Relva;*

- *Certificado CE do modelo de relva proposto.”*

Estamos aqui em presença de elementos relativos a aspetos não submetidos à concorrência, (condições da proposta) conforme referido no ponto 10.1.3 do Programa de Procedimento que integra como não poderia deixar de ser o Ponto 10.1.3.8, que conforme referido neste último ponto vincula o concorrente.

Isto não é mais do que “ *Documentos exigidos pelo programa de procedimento ... que contenham os termos ou condições relativos a aspetos de execução do contrato não submetidos à concorrência pelo caderno de encargos, aos quais a entidade adjudicante pretende que o concorrente se vincule*”, conforme estatuído na alínea c), n.º 1 do artigo 57.º do CCP.

Assim e para cada um dos ponto verifica-se que:

- Entrega de pelo menos 1 certificado FIFA Quality PRO de campos feitos em Portugal com shockpad e granulado de cortiça, que comprove a qualidade técnica da instalação:

Refere aqui a reclamante que dos sistemas apresentados a concurso, o sistema proposto pela Higinio Pinheiro & Irmãos, S.A. é o único certificado FIFA Quality Pro, válido em Portugal quer à data de apresentação das propostas (anexo I) quer à data desta audiência prévia (anexo II).

E mais informa que se considerarmos restringir-nos ao sistema exigido no concurso, ou seja sistema de relva sintética com shockpad e granulado de cortiça, facilmente se verifica que o único sistema certificado FIFA Quality Pro é do fabricante Mondo (Anexo IV), o qual foi apresentado pela Higinio Pinheiro S.A.

Constitui um facto que a Mondo apresenta um certificado FIFA Quality Pro, de um campo construído em Portugal, cujo certificado apresenta a validade de 29/07/2019 até 28/07/2020, de o que permite inferir que os certificado FIFA Quality Pro são válidos durante o período de um ano, período ao fim do qual terá que ser solicitada uma recertificação, que, e na maior parte das vezes, não incumbe ao empreiteiro/instalador e/ou ao fabricante da relva, como aconteceu por exemplo no Campo do calvário.

Constitui também um facto que a concorrente Costa e Carreira entrega um conjunto de certificados FIFA Quality PRO de campos feitos em Portugal com shockpad e granulado de cortiça, que comprovam a qualidade técnica da instalação, cumprindo na íntegra com o estatuído no programa de procedimento.

- Ficha técnica do modelo de relva proposto devidamente assinada e carimbada pelo fabricante.

E

- Declaração do fabricante da relva a identificar e autorizar o instalador de relva sintética devidamente assinado e carimbado.

E

- Certificado CE do modelo de relva proposto.

Relativamente a estas exigências de apresentação obrigatória refere a reclamante que sendo a Mondo Portugal S.A. parte integrante do Mondogroup, como tal fabricante da relva, considera que foi por desconhecimento de tal facto que a concorrente Costa & carreira, Lda. mencionou a sua não apresentação em sede de audiência prévia de Relatório Preliminar. Mais refere ainda a reclamante que a ficha e demais documentos apresentados obedecem aos parâmetros fixados em concurso.

Na altura de análise da reclamação apresentada pela concorrente Costa & Carreira Lda. entendeu o júri que o que realmente importava era a verificar qualidade da relva sintética a instalar e se a qualidade da mesma podia ser considerada como conforme com o solicitado.

“Documentos Técnicos

Pese embora se entenda o exposto pela concorrente COSTA & CARREIRA, L.DA, da exposição apresentada, e atendendo a que os documentos em causa dizem respeito à qualidade da relva sintética a instalar, importa aqui e antes de mais verificar se a qualidade da mesma e se pode ser considerada como conforme com o solicitado no presente concurso.”

No entanto e face ao exposto pela reclamante iremos agora compulsar o apresentado, assim:

- Ficha técnica do modelo de relva proposto devidamente assinada e carimbada pelo fabricante.

Apresenta esta concorrente uma ficha técnica do modelo de relva proposto assinado pela MONDO PORTUGAL, S.A.

- Declaração do fabricante da relva a identificar e autorizar o instalador de relva sintética devidamente assinado e carimbado.

Apresenta uma declaração da Mondo Portugal, S.A, dirigida à empresa Higino Pinheiro & Irmãos, S.A., onde no seu ponto 3 refere que e passamos a citar:

“Declaramos que a equipa de instalação que será afeta ao relvado tem larga experiência em instalações deste tipo e é certificada pela Mondo.”

O que se verifica ser curto face à exigência, falta pelo menos e identificação do instalador e, já agora, a demonstração de que a Mondo é uma empresa certificadora de

instaladores, pelo que, pela forma de apresentação pode ser considerado como uma resposta incompatível com o solicitado.

- Certificado CE do modelo de relva proposto.

Apresenta também aqui uma declaração da Mondo Portugal, S.A, dirigida à empresa Higino Pinheiro & Irmãos, S.A., onde no seu ponto 1 refere que e passamos a citar:

“O sistema de Relva Sintética proposto pela Mondo Portugal S.A. (MondoTurf NSF DUAL PRO NATURALMIX) cumpre as prestações CE.”

Não pode como é óbvio esta declaração emitida pela Mondo Portugal, S.A. ser confundida com um certificado CE, o que não deixa de ser estranho porquanto queremos acreditar que de facto a relva está devidamente “certificada CE” e a Mondo Portugal, parte integrante do Mondogroup, é o fabricante.

Mas de facto o apresentado não é compatível com a exigência do Programa de Procedimento.

- Relatório laboratorial que comprove a obtenção da classificação FIFA Quality PRO do sistema proposto com shockpad e granulado de cortiça.

Refere a reclamante que confrontando o Manual de requisitos da FIFA (2015) verifica-se que a própria FIFA admite variações entre a declaração do fabricante e o teste laboratorial, nesse sentido apresenta um exercício para verificar se a Relva apresentada a concurso pela HPI está ou não dentro das características exigidas, mormente no que respeita à altura do fio, para a qual é (de acordo com a reclamante) permitida uma variação de 5% (sublinhado nosso). E concluí que aplicando a regra da tolerância referida teremos uma altura mínima superior ou igual a 50 mm.

Ora tal conclusão só pode dever-se a erro grosseiro (sublinhado nosso), primeiro porque para uma relva conforme a proposta de 45 mm é admissível uma tolerância para mais e para menos de 5% mas a média será sempre de 45 mm. E ainda podemos afirmar que esta tolerância permite um filamento com altura mínima de 42,75 mm e máxima de 47,25 mm (5% de 45 é 2,25) sendo que esta altura máxima não chega sequer à altura mínima da relva com 50 mm que será de 47,50 mm.

Ainda no que respeita às características da relva a proposta apresentada pela agora reclamante também não cumpre com a espessura de filamento mínima e dtex mínimo e muito menos com o preconizado nas Condições Técnicas constantes do projeto de execução patenteado e parte integrante do caderno de Encargos, no que respeita ao enchimento com areia de sílica e granulado de cortiça.

Também aqui se verifica que a proposta não cumpre com o exigido.

- Certificado FIFA PREFERED PRODUCER do fabricante de Relva

Neste ponto a reclamante tece um conjunto de considerações cerca de 20 pontos de onde é possível retirar que o fabricante não dispõe desta distinção e que considera, conforme refere no seu ponto 14, que não vislumbra qualquer benefício efetivo em ser qualificado como FIFA PREFERED PRODUCER a não ser para a própria FIFA que recebe mais de 400.000 francos suíços....

Não poderá nunca estar aqui em causa opinião da reclamante ou do fabricante da relva relativa à FIFA ou a qualquer outro organismo que tutela o futebol mas sim o que o dono de obra estatui como documento a apresentar “ *Documentos exigidos pelo programa de procedimento ... que contenham os termos ou condições relativos a aspetos de execução do contrato não submetidos à concorrência pelo caderno de encargos, aos quais a entidade adjudicante pretende que o concorrente se vincule*”, conforme alínea c), n.º 1 do artigo 57.º do CCP.

Que neste caso também não foi apresentado.

Pode e, em nossa opinião deve, sempre o dono de obra socorrer-se de entidades idóneas certificadoras para garantir a qualidade dos produtos e a discriminação positiva dos seus fabricantes, o mesmo equivaleria a dizer que foi solicitada uma firma devidamente certificada por exemplo nas Normas ISSO 9000 e dizer que isso não tem qualquer importância, o mesmo se poderia dizer quanto ao certificado CE da Relva Proposta.

Assim e relativamente a este item consideramos que o reclamante foi bem excluído pelo júri, ao abrigo da alínea o), n.º2 do artigo 146.º do CCP, por revelar o não cumprimento do n.º 2 do artigo 70.º, nomeadamente a alínea a) que remete para a alínea c) n.º 1, do já referido artigo 57.º do CCP.

- Dos termos do relatório Final do Município de Vila Real.

Relativamente a este ponto já ficou demonstrado na resposta produzida aquando da análise do item anterior relativo ao “- Relatório laboratorial que comprove a obtenção da classificação FIFA Quality PRO do sistema proposto com shockpad e granulado de cortiça.”, que o sistema de relva apresentado na proposta da reclamante não pode ser considerado como equivalente, pelo que se conclui que o reclamante foi bem excluído pelo júri, ao abrigo da alínea o), n.º2 do artigo 146.º do CCP.

- Dos termos procedimento em Geral.

Sobre a temática aqui agora apresentada, já se pronunciou o júri em sede de esclarecimentos, esclarecimentos devidamente patenteados e notificados aos interessados e por isso aos concorrentes, cuja transcrição aqui se apresenta:

“Entende ainda o júri referir que opção de consulta preliminar ao mercado a que se refere o artigo 35.º-A do CCP não tem por efeito distorcer a concorrência nem

resulta em qualquer violação dos princípios da não discriminação e da transparência, por quanto foram tomadas todas as medidas adequadas para evitar qualquer distorção em virtude dessa consulta, referindo expressamente essa consulta, publicando-a na sua totalidade e dando um prazo para apresentação das propostas considerado como mais do que suficiente. “

Aliás esta posição foi devidamente e primeiramente assumida na memória descritiva e justificativa constante do projeto de execução patenteado e parte integrante do caderno de encargos que aqui também se transcreve:

“3. Reparação

Mantendo o tipo de piso previsto na candidatura realizada, um sistema de relva sintética, com incorporação de cortiça, considerando a proposta apresentada pelo empreiteiro Costa & Carreira, Lda. como a consulta preliminar ao mercado a que alude o artigo 35.º-A do CCP, na redação que lhe é conferido pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto.”

Aqui e mais uma vez não é considerada qualquer pertinência na reclamação apresentada.

- Nota Final

Apresenta a reclamante uma nota final onde refere “ Por uma questão de abertura e lealdade, desde já se adianta que em caso de não ser atendida a pronúncia (sublinhado nosso) ora efetuada e impetrante irá submeter impugnação administrativa e, seguidamente, caso seja necessário, irá intentar a competente ação de contencioso pré-contratual, com efeito suspensivo automático previsto no artigo 103.º-A, do CPTA.”

Entendendo, e desde logo que a redação aqui apresentada se deve mais a um “desespero de causa” do que a qualquer outro motivo, não pode o júri deixar de referir que parece existir aqui uma tentativa de pressão por parte da reclamante para que o júri decida a seu favor, o que é inaudito e inadmissível.

Face a todo o produzido mantém o Júri a exclusão dos concorrentes Higino Pinheiro & Irmão, S.A. e Nativa – Arquitectura, Engenharia e Construção L.da. e a anterior proposta de adjudicação

8. Proposta de Adjudicação

Entidade	Valor s/IVA	Prazo	Deliberação
COSTA & CARREIRA, L.DA	269.988,00 €	90 dias	Unanimidade

9. Deliberações tomadas por:

Unanimidade	Maioria
Todas	-

-----**DELIBERAÇÃO:** Adjudicar à firma Costa & Carreira, Lda. pelo valor de € 269.988,00 (duzentos e sessenta e nove mil novecentos e oitenta e oito euros) sem IVA, nos termos do relatório final do júri do concurso.-----

Os Vereadores votaram contra e apresentaram a seguinte declaração de voto:

“Os Vereadores do Partido Social Democrata, votam contra a proposta deste ponto da Ordem de Trabalhos, nas condições em que é proposta e de acordo com os considerandos que passam a enunciar:

No seu Relatório Preliminar o Júri, por unanimidade, propõe a adjudicação da empreitada à firma Higino Pinheiro & Irmão, S.A..

Na sequência da Audiência Prévia e das reclamações apresentadas, o Júri, de novo por unanimidade, decide dar provimento a parte da reclamação do concorrente Costa & Carreira, Lda., definindo como única razão a diferença de altura da relva de 45mm de uns e de 50mm de outro e decidindo pela eliminação dos dois primeiros classificados, ficando apenas o concorrente Costa & Carreira, Lda.

Tal decisão motivou nova Audiência dos concorrentes, merecendo agora a reclamação do concorrente classificado em primeiro lugar da primeira vez.

Embora se considere inadmissível a “Nota Final” incluída na reclamação do empreiteiro, julgamos que todo este processo deveria ter sido conduzido com outro rigor que se exigia.

Os Vereadores do PSD lamentam que passado praticamente um ano sobre a queda da grua, o Campo Calvário continue com a sua utilização muito condicionada. Recordam o que desde o início defenderam, que deveria ser feita uma peritagem para avaliar a situação, e de seguida efetuada a reparação da

parte danificada do campo, possibilitando a sua utilização total, mesmo que provisória, tendo evitado grande parte dos constrangimentos que ainda se verificam. -----

- Pedido de prorrogação de prazo referente à empreitada de "Lote 4 – Requalificação de arruamentos, espaços centrais e verdes do Bairros Sociais – Bairro São Vicente de Paula

----- 24. – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

1. “Introdução

A empresa **Higino Pinheiro & Irmãos, S.A.**, firma à qual foi adjudicada a obra mencionada em assunto por contrato de vinte e nove de janeiro de dois mil e dezanove, apresenta um pedido de prorrogação do prazo (90 dias) da empreitada, indicando os fatores que dificultaram a normal evolução dos trabalhos, a saber: “várias indefinições de projeto na colocação do lancil; Outro condicionalismo verificado foram as indefinições de cotas, uma vez que cada uma das entradas das habitações têm de ser analisadas e tratadas de forma distinta; A adoção da solução do escoamento das águas pluviais”.

2. Análise

Na sequência da solicitação apresentada pela empresa **Higino Pinheiro & Irmãos, S.A.**, importa evidenciar que efetivamente houve necessidade de ajustar diversos aspetos em obra, o que levou ao atraso do normal desenrolar dos trabalhos.

Nos aspetos indicados pela empresa confirma-se que a irregularidade das cotas de soleira das habitações criou alguns problemas acrescidos na definição das cotas de algumas vias e respetivos passeios, tendo sido necessário a redefinição do seu perfil longitudinal.

Outro ponto referido é a rede de drenagem de águas pluviais existente. Esta rede, antiga e obsoleta, não cumpre atualmente a função para a qual foi desenhada. O Bairro São Vicente de Paula é um dos bairros mais antigo da cidade de Vila Real, tendo-se verificado que nesta área, e durante diversos anos, não foram feitos os normais trabalhos

de limpeza desta infraestrutura o que redundou no entupimento e obstrução dos coletores principais, bem como das diversas sarjetas existentes junto às habitações.

Considera-se assim que devido à natureza desta intervenção, em espaço público, devem ser desobstruídos e limpos todos os elementos pertencentes à rede de drenagem de águas pluviais deste bairro para que, após a intervenção realizada, não exista impedimento ao escoamento das águas das chuvas.

Semelhante situação se verificou aquando da festa do Bairro São Vicente de Paula, marcada para meados do mês de setembro. Também esta incidência condicionou ligeiramente os trabalhos uma vez que o bairro não poderia ter zonas interditas e inacessíveis nesses dias. Estas zonas de obras inacabadas poderiam colocar em causa a segurança da população que aí se deslocasse durante o período das festas, pelo que foi necessário diminuir o volume de trabalho nesse período.

Com o pedido de prorrogação do prazo foi ainda apresentado, de acordo com o estatuído no ponto 3 da Cláusula 8.^a do Caderno de Encargos, o necessário Plano de Trabalhos e Plano de Pagamentos modificado, onde se pode verificar que o valor da empreitada não foi alterado (356.639,66 €), não dando desta forma origem ao pagamento adicional de qualquer valor pela manutenção do estaleiro.

Quanto ao prazo solicitado, e tendo em conta os trabalhos que ainda se encontram por realizar, considero os 90 dias suficientes se não acontecer nenhuma situação que impossibilite o normal desenrolar dos trabalhos.

3. Conclusão

Em suma e de acordo com os elementos relatados anteriormente **proponho que seja considerada a prorrogação graciosa do prazo**, solicitada para a empreitada de Requalificação de Arruamentos, Espaços Centrais e Verdes dos Bairros Sociais – Lote 4, por mais 90 dias até ao dia 24 de Janeiro de 2020.

Anexos:

- Ofício da empresa – **Assunto: “Requalificação de Arruamentos, Espaços Centrais e Verdes dos Bairros Sociais – Lote 4”** (14.10.2019) – Pedido de prorrogação;
- Plano de trabalhos e Cronograma Financeiro devidamente ajustados.”

Em 07/11/2019 o **Chefe de Divisão da DEI** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa, concordo, deve a informação ser presente à reunião do executivo municipal para autorização.”

Por despacho de 12/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do executivo municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a prorrogação do prazo da obra, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Pedido de prorrogação de prazo referente à empreitada do "Lote 2 – Requalificação de arruamentos, espaços centrais e verdes do Bairros Sociais – Bairro da Laverqueira"

----- **25.** – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

1. "Introdução

A empresa **Higino Pinheiro & Irmãos, S.A.**, firma à qual foi adjudicada a obra mencionada em assunto por contrato de vinte e nove de janeiro de dois mil e dezanove, apresenta um pedido de prorrogação do prazo (90 dias) da empreitada, indicando os fatores que dificultaram a normal evolução dos trabalhos, a saber: "*várias indefinições de projeto na colocação do lancil - pavimento táctil, sub-base dos parques infantis em betão; Todos os trabalhos elétricos*".

2. Análise

Na sequência da solicitação apresentada pela empresa **Higino Pinheiro & Irmãos, S.A.**, importa evidenciar que efetivamente houve necessidade de ajustar diversos aspetos em obra, o que levou ao atraso do normal desenrolar dos trabalhos.

Nos aspetos indicados pela empresa confirma-se a existência de alguns constrangimentos que ocasionaram problemas no cumprimento do plano de trabalhos previamente estabelecido para esta empreitada.

Enquanto a indefinição dos lancis é um ponto menor, confirma-se que a recolocação dos postes de iluminação pública por parte da EDP é uma evidência ainda por resolver.

Outro ponto também referido é a sub-base dos parques infantis que não estava definida, tendo-se averiguado a melhor situação para este elemento construtivo.

Sendo o Bairro da Laverqueira uma zona residencial com bastante ocupação, não foi possível intervencionar todos os arruamentos ao mesmo tempo. Esta situação deveu-se à salvaguarda de vias de emergência para a população, na maioria dos casos, bastante idosa.

Com o pedido de prorrogação do prazo foi ainda apresentado, de acordo com o estatuído no ponto 3 da Cláusula 8.^a do Caderno de Encargos, o necessário Plano de Trabalhos e Plano de Pagamentos modificado, onde se pode verificar que o valor da empreitada não foi alterado (304.469,89 €), não dando desta forma origem ao pagamento adicional de qualquer valor pela manutenção do estaleiro.

Quanto ao prazo solicitado, e tendo em conta os trabalhos que ainda se encontram por realizar, considero os 90 dias suficientes se não acontecer nenhuma situação que impossibilite o normal desenrolar dos trabalhos.

3. Conclusão

Em suma e de acordo com os elementos relatados anteriormente **proponho que seja considerada a prorrogação graciosa do prazo**, solicitada para a empreitada de Requalificação de Arruamentos, Espaços Centrais e Verdes dos Bairros Sociais – Lote 2, por mais 90 dias até ao dia 24 de Janeiro de 2020.

Anexos:

- Ofício da empresa – **Assunto: “Requalificação de Arruamentos, Espaços Centrais e Verdes dos Bairros Sociais – Lote 2”** (14.10.2019) – Pedido de prorrogação;
- Plano de trabalhos e Cronograma Financeiro devidamente ajustados.”

Em 10/11/2019 o **Chefe de Divisão da DEI** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa, concordo, deve a informação ser presente à reunião do executivo municipal para autorização.”

Por despacho de 11/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do executivo municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a prorrogação do prazo por mais 90 dias, até 24/01/2020, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Qualificação da Rua de Montezelos - Fase 02 – Relatório Final

----- 26. – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

“Com referência aos elementos abaixo discriminados e em cumprimento do disposto no artigo 124.º do Código dos Contratos Públicos, publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado e republicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, reuniu o júri designado para o presente procedimento.

10. Referência do Procedimento:

Procedimento por Consulta Prévia n.º CMVR-2925/CP/E/19

11. Objeto de Contratação:

“Qualificação da Rua de Montezelos - Fase 02”.

12. Designação do Júri:

Despacho: 14 de outubro de 2019

Entidade: Executivo Municipal.

13. Membros do Júri:

Designados	Função			Participantes no Relatório
	Presidente	Vogal		
		Efetivo	Suplente	
José Alberto Da Cruz Gonçalves Claudino	X			X
Amílcar Ricardo Silva Ferreira		X		X
Paulo Jorge De Matos Ferreira		X		X
Paulo Alexandre Costeira Ferreira			X	
José Henrique da Costa Cunha			X	

De acordo com o Relatório Preliminar Verifica-se que:

14. Entidades convidadas:

Entidades	Proposta Apresentada
SOCIEDADE DE EMPREITADAS FAZVIA, LDA	X
CAPSFIL - Carlos Augusto Pinto Dos Santos & Filhos	X
Mota -Engil, Engenharia e Construção, S.A.	X

15. Admissão e exclusão de propostas:

Concorrentes	Admitido	Excluído
SOCIEDADE DE EMPREITADAS FAZVIA, LDA	X	
CAPSFIL - Carlos Augusto Pinto Dos Santos & Filhos	X	
Mota -Engil, Engenharia e Construção, S.A.	X	

16. Análise das propostas admitidas:

Concorrentes	Atributos da Proposta		Avaliação
	Valor S/IVA	Prazo	
SOCIEDADE DE EMPREITADAS FAZVIA, LDA	148.841,77€	120 dias	O mais baixo preço.
CAPSFIL - Carlos Augusto Pinto Dos Santos & Filhos	145.000,00€	120 dias	O mais baixo preço.
Mota -Engil, Engenharia e Construção, S.A.	148.097,11€	120 dias	O mais baixo preço.

17. Ordenação das Propostas:

Critério de adjudicação estipulado:

Preço mais baixo

N.º	Concorrentes	Valor da Proposta	IVA
-----	--------------	-------------------	-----

		s/IVA	
1	CAPSFIL - Carlos Augusto Pinto Dos Santos & Filhos	145.000,00€	6%
2	Mota -Engil, Engenharia e Construção, S.A.	148.097,11€	6%
3	SOCIEDADE DE EMPREITADAS FAZVIA, LDA	148.841,77€	6%

18. Audiência Prévia

Nos termos do artigo 123.º do CCP, aprovado pelo DL n.º 18/2008, de 29 de janeiro, o júri procedeu à audiência prévia escrita dos concorrentes não tendo sido apresentada nenhuma reclamação.

19. Proposta de Adjudicação

Entidade	Valor s/IVA	Prazo	Deliberação
CAPSFIL - Carlos Augusto Pinto Dos Santos & Filhos	145.000,00€	120 dias	Unanimidade

20. Deliberações tomadas por:

Unanimidade	Maioria
Todas	-

Em 15/11/2019 o Vereador Adriano Sousa emitiu o seguinte parecer:

“À reunião para efeitos de tomada de decisão sobre a adjudicação nos termos do presente relatório”.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Adjudicar à firma CAPSFIL - Carlos Augusto Pinto dos Santos & Filhos pelo valor de € 145.000,00 (cento e quarenta e cinco mil euros) sem IVA, nos termos do relatório final do júri do concurso.-----

**- Procedimento: CMVR – 2897/CPI/S/19 – Aquisição de Serviços para a
Elaboração de Projeto de Execução do Novo Complexo de Codessais**

- Esclarecimentos das Peças do Procedimento

----- 27. - Presente à reunião informação do Júri do concurso de Aquisição de Serviços para a Elaboração de Projeto de Execução do Novo Complexo de Codessais, do seguinte teor:

“1 - Introdução

Aos 21 dias do mês de novembro reuniu o Júri do procedimento para aquisição de serviços de “Elaboração de Projeto de Execução do Novo Complexo de Codessais”, constituído pelo Eng.º José Alberto da Cruz Gonçalves Claudino, Eng.ª Lucília Maria de Seixas Lage e Dr.ª Ana Patrícia Pinheiro Rodrigues, para decidir acerca da exposição efetuada pela entidade NRV – Consultores de Engenharia, S.A. no âmbito do procedimento em causa, nomeadamente o teor do disposto no Artigo 11.º do Programa de Procedimento (PP).

2 - Análise

2.1 A entidade NRV – Consultores de Engenharia, S.A. solicita esclarecimentos sobre as peças do procedimento, através da plataforma VORTAL em 15-11-2019 (fora da data limite para submissão de pedidos de esclarecimentos, erros e omissões de pré-qualificação), nos seguintes termos:

“Apesar de já expirado o prazo para apresentação de erros e omissões, julgamos pertinente colocar à Vossa consideração as seguintes situações:

Prevendo o concurso a possibilidade de apresentação de Candidatura por Agrupamento e tendo em conta os criteriosos e exigentes fatores de seleção definidos nos requisitos mínimos de capacidade técnica e financeira dos candidatos, considera-se que o articulado no Artigo 11.º do Programa de Procedimento, ao impor como condição de admissão de proposta que um dos membros do agrupamento com maior participação tenha que preencher os requisitos mínimos de capacidade técnica e financeira individualmente, além de restringir a livre e saudável concorrência do mercado, podendo por em causa a própria existência em Portugal de empresas que satisfaçam as condições pré-estabelecidas, poderá também estar a contrariar o

princípio subjacente ao definido no Artigo 182.º do CCP. Dito de outra forma, as restrições colocadas poderão conduzir a que não existam empresas em Portugal que, per si, reúnam as condições de capacidade técnica exigida. A possibilidade de agrupamento restringido à necessidade de uma das empresas ser obrigada a ser detentora, per si, da capacidade técnica exigida na redação do programa de concurso, não traduz na prática o próprio benefício intrínseco à constituição de agrupamentos, no intuito de permitir desta forma que, em conjunto, as empresas possam, através da sua associação, alcançar uma posição de mais valia real. Esta mais valia resultante do agrupamento, seria aquela que poderia ir de encontro ao princípio subjacente à redação do Artigo 182.º do CCP.

Pelo exposto solicita-se:

- confirmação se o nosso entendimento estará correto;*
- eventual nova redação do artigo 11º e seus dependentes por forma a possibilitar, na prática, que a Câmara Municipal venha a usufruir da mais valia da capacidade técnica resultante da possibilidade de se apresentarem agrupamentos;*
- extensão do prazo limite, em virtude da complexidade associada à candidatura.”*

2.2 O Programa de Procedimento refere o seguinte:

“Artigo 11.º

Preenchimento dos requisitos mínimos por agrupamentos de candidatos

No caso de o candidato ser um agrupamento, considera-se que preenche os requisitos mínimos de capacidade técnica e de capacidade financeira, apenas quando o membro ou um dos membros com a maior participação o preencha individualmente”.

2.3 Após a análise deste assunto o Júri entendeu o seguinte:

- O teor da exposição alerta para um assunto pertinente, pois efetivamente analisando com mais detalhe o articulado do disposto no Artigo 11.º do Programa de Procedimento, constata-se que o mesmo acaba por ser um pouco redutor, podendo estar em causa a vantagem inerente à constituição de agrupamento de candidatos e ainda o princípio da livre concorrência do mercado, o que poderá contribuir para que o concurso fique deserto.

- Por outro lado, o conteúdo do Artigo 11.º do PP encontra-se em divergência com o Artigo 182.º do CCP.

3 - Proposta

3.1 Face à exposição apresentada o júri analisou a situação e elaborou a seguinte proposta:

- Uma retificação ao conteúdo do disposto do Artigo 11.º do PP ficando a nova redação em conformidade com o disposto no Artigo 182.º do CCP, nomeadamente:

“Artigo 11.º

Preenchimento dos requisitos mínimos por agrupamentos de candidatos

No caso de o candidato ser um agrupamento, considera-se que preenche os requisitos mínimos de capacidade técnica e de capacidade financeira, desde que, relativamente a cada requisito:

- a) Algum dos membros que o integram o preencha individualmente; ou*
- b) Algum dos membros que o integram o preencham conjuntamente, quando tal seja possível em função da natureza do requisito exigido.”*

- Prorrogação do prazo para apresentação das candidaturas por mais 10 dias.

3.2 A proposta supra mencionada foi aprovada por unanimidade pelos membros do júri.

4 – Conclusão

O Júri do procedimento propõe ao abrigo do n.º 7 do artigo 50º e do n.º 1 do artigo 64 do CCP, que o órgão competente para a decisão de contratar delibere sobre a retificação das peças do procedimento conforme mencionado no ponto 3.1 e a dilação do prazo fixado para apresentação das candidaturas por mais 10 dias, assim como a prestação dos esclarecimentos agora produzidos.”

Por despacho de 22/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Retificar as peças procedimentais, nos termos da ata do júri, e a prorrogação do prazo fixado para apresentação**

das propostas, com a abstenção dos Vereadores do PSD em coerência com o voto contra da abertura do procedimento.-----

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

- Condicionamentos de Trânsito – Congresso ANMP

----- **28.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“No âmbito da realização na Cidade de Vila Real do Congresso da Associação Nacional de Municípios Portugueses, que acontecerá nos dias 29 e 30 de novembro de 2019, e segundo as orientações da organização do evento que terá que efetuar trabalhos de montagem da tenda para o efeito, será necessário efetuar as seguintes alterações temporárias de trânsito:

- Proibir o estacionamento no parque de estacionamento do Parque Corgo (Boxes WTCR), e estacionamento que está adjacente na Rua Ator Ruy de Carvalho, entre o dia 14 de novembro e o dia 4 de dezembro de 2019 (zona identificada a vermelho na planta anexa);
- Proibir o estacionamento no arruamento que dá acesso à parte posterior do Teatro Municipal (Café Concerto), entre os dias 20 e 25 de novembro de 2019 (zona identificada a verde na planta anexa);
- Proibir o estacionamento e o trânsito no arruamento que dá acesso à parte posterior do Teatro Municipal (Café Concerto), entre o dia 25 de novembro e o dia 4 de dezembro de 2019 (zona identificada a verde na planta anexa);
- Proibir o estacionamento e o trânsito no arruamento lateral ao estacionamento do Parque Corgo (Boxes WTCR), entre o dia 25 de novembro e o dia 1 de dezembro de 2019 (zona identificada a azul na planta anexa);
- Proibir o estacionamento numa banda de parqueamento na Rua Ator Ruy de Carvalho, entre o dia 28 de novembro e o dia 1 de dezembro de 2019 (zona identificada a laranja na planta anexa).

Durante a realização do Congresso, e segundo indicações da organização, serão criadas as seguintes zonas de estacionamento:

- Zona 1 (Alameda de Grasse) – Organização, Convidados e Comunicação Social;
- Zona 2 (NERVIR) – Congresso;
- Zona 3 (JOM) – Congresso.

Segue igualmente em anexo esquema com a localização dos respetivos parques de estacionamento.”

Em 13/11/2019 o **Chefe dos Serviços de Planeamento e Mobilidade** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador, concordo com a informação dos serviços. Proponho que seja aprovadas as alterações de trânsito e de estacionamento apresentadas.”

Em 14/11/2019 o **Vereador Adriano Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Face à urgência do assunto, aprovo. Envie-se à reunião para ratificação.”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho do Vereador do Pelouro sobre as propostas contidas na informação dos serviços.**-----

- **Atualização de tarifas no transporte público de passageiros para 2020**

----- **29.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) nos termos do n.º 2 do artigo 6.º, do n.º 1 do artigo 7.º e do artigo 14.º, todos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro (Portaria), e dos artigos 8.º e 9.º do Regulamento n.º 430/2019 publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, 16 de maio de 2019 (Regulamento), divulgou que a taxa de atualização tarifária (TAT), no âmbito da atualização tarifária regular para o transporte público coletivo de passageiros, a vigorar a partir de 1 de janeiro de 2020, e que tem como valor a taxa de variação média do Índice de Preços no Consumidor, exceto habitação, nos 12 meses que decorrem entre outubro do 2019 e setembro de

2020, nos termos dos dados publicitados pelo Instituto Nacional de Estatística, é de **0,38%**.

A Assembleia Municipal de Vila Real na sua sessão ordinária de 13-02-2017, sob proposta do Executivo Camarário de 06-12-2016, deliberou aprovar por unanimidade a assunção das competências pelo município enquanto autoridade de Transportes no concelho de Vila Real. Esta decisão surgiu na sequência da entrada em vigor da Lei nº 52/2015 de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP).

Este diploma define a Autoridade de Transportes como qualquer autoridade pública com atribuição e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transportes de passageiros, bem como determinação e obrigações de serviço público e de **tarifários** numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investido dessas atribuições e competências, conforme alínea b) do artigo 3º do RJSPTP.

Assim, nos termos do artigo 3º e 7º da Portaria acima referida, compete ao Município de Vila Real, enquanto Autoridade de Transportes, a fixação da taxa de atualização tarifária a vigorar nos serviços de transportes sob a jurisdição municipal e a verificação da conformidade das atualizações propostas pelos operadores.

Até 1 de dezembro de 2019, os operadores devem comunicar ao Município de Vila Real, uma lista com todas as tarifas que pretendem praticar nos títulos de transporte que disponibilizam (artigo 7º da portaria), contendo para cada caso:

- Tarifa inicial às milésimas (2019);
- O preço de venda ao público em vigor (2019);
- A tarifa final às milésimas (2020);
- O preço de venda ao público proposto (2020);

Face ao exposto, propõe-se que a Câmara Municipal delibere a aprovação da fixação do valor de **0,38%** para a taxa de atualização tarifária, no âmbito da atualização de tarifas no transporte público de passageiros, a vigorar a partir de 1 de janeiro de 2020, e que a referida taxa seja comunicada à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e aos operadores de transportes sob jurisdição municipal.”

Em 15/11/2019 o Vereador Adriano Sousa emitiu o seguinte Despacho:

“À reunião. Proponho que a Câmara Municipal delibere fixar em 0,38% a taxa de atualização tarifária a vigorar em 2020”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a atualização de tarifas no transporte público de passageiros, nos termos da informação dos serviços.--**

SERVIÇOS DE AMBIENTE

- Candidatura ao Programa VALORIZAR – Linha de Apoio à Valorização Turística do Interior Projeto “Fisgar o Alvão | Janelas e Caminhos para a Natureza – um Turismo de proximidade”, proposta de aprovação do projeto

----- 30. – Presente à reunião informação dos Serviços de Ambiente, do seguinte teor:

1. “Enquadramento

No âmbito do programa Valorizar, por Despacho Normativo nº 16/2016, de 23 de dezembro - Aviso “Linha de Apoio à Valorização do interior”, estão abertas as candidaturas que tem como objetivo o apoio ao investimento a iniciativas/ projetos com interesse para o turismo, que promovam a coesão económica e social do território.

O Município de Vila Real e de Mondim de Basto, em conjunto, pretendem apresentar a candidatura dando cumprimento ao objetivo proposto, através do desenvolvimento de ações/projetos de investimento que têm em vista produtos de relevância turística e de contribuição para a valorização económica da região do interior, em área pertença dos dois concelhos.

A área de atuação está inserida em área protegida do Parque Natural do Alvão, classificado através do Decreto-Lei n.º 237/83, de 8 de junho e tem como finalidade a valorização do património natural e cultural existente, através da criação e requalificação de espaços naturais direcionados para a oferta turística, ações estas de uso e desenvolvimento sustentável.

A sua execução servirá para potenciar novas estratégias de valorização dos recursos existentes, para o seu reconhecimento além-fronteiras, sobrelevando a região para o aspeto competitivo com a oferta de atividades turísticas, criando níveis superiores de atratividade, afirmação e consolidação de um território socioeconómico e sustentável.

No Programa Nacional de Coesão Territorial, o objetivo da iniciativa para a atratividade territorial traduz-se na identidade competitiva do interior, que suporta a concretização de desafios que desenvolvam o reposicionamento da perceção e da imagem associada ao interior, direcionado para diferentes públicos (internos e externos), com a estruturação de ofertas existentes ou criação de novas ajustadas e orientadas, reforçando a notoriedade dos territórios com o envolvimento e uma gestão atrativa integrada em parcerias estratégicas, entre outras., que por sua vez direciona para os objetivos específicos suportados pela estruturação e comunicação da identidade competitiva do interior, o seu posicionamento e notoriedade temática, a agilização e penetração em mercados estratégicos e ainda a operacionalização de marketing.

Com esta estratégia e com a operacionalidade das prioridades e metas previstas na estratégia para o turismo, que tem como pano de fundo o desenvolvimento económico, social e ambiental em todo o território, constituindo deste modo um destino turístico mais competitivo e sustentável, foi elaborada a proposta de candidatura que responde no contexto geral, aos desafios lançados pelo turismo.

Neste contexto a proposta da candidatura passa pela criação de quatro ações/projetos que pretendem assumir e consolidar o reconhecimento do valor do património natural e cultural como vetor de qualificação da região, através da sensibilização, informação, potenciação e promoção dos recursos existentes.

2. Descrição do projeto

O projeto “Fisgar o Alvão | Janelas e Caminhos para a Natureza – um turismo de proximidade”, apresenta a proposta dos seguintes objetivos gerais e específicos, de acordo com as quatro ações/projetos:

1. Percursos pedestres |Pequenas Rotas - Implementação de processos de Homologação de dois percursos, com cerca de 20 km: Barragens – Barreiro/Lamas e de Olo e Agarez-Arnal. O primeiro percurso abrange os concelhos de Mondim de Basto e Vila Real, na freguesia de Ermelo a nas freguesias de Borbela e Lamas de Olo,

respetivamente e, o segundo do concelho de Vila Real, na freguesia de Vila Marim.

Os percursos pedestres das Barragens e de Agarez-Arnal já são de certa forma conhecidos pela divulgação e conhecimento que tem vindo a ser prestado pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) e outras entidades públicas ou privadas, dado se encontrarem inseridos em área protegida, com património natural importante e relevante no âmbito dos estudos para a preservação e conservação da natureza.

Para a continuidade da sua existência e a valorização acrescida dos seus recursos, torna-se necessário garantir as condições de segurança e prestar uma maior informação e consequente conhecimento *in loco*, para quem visita a região e os percorre. Para o efeito, prevê-se o estudo do seu desenvolvimento (elaboração do projeto, o registo e a implantação com instalação de sinalética e marcas) para a Homologação dos dois percursos pela Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal (FCMP), como entidade reguladora para o pedestrianismo.

2. Miradouro de Lamas de Olo (Alvão) – Beneficiação e requalificação da área e dos acessos e, colocação de sinalética com conteúdos descritivos do património;

Sendo cada vez mais procuradas as áreas de contato com a natureza, também os miradouros são áreas de interesse., de atração e de lazer para quem procura imagens alargadas do horizonte e da envolvente de diversas partes da região, que pela sua localização estratégica (pontos altos) permite uma visão alargada sobre todo o património natural e cultural da sua envolvente.

Nesta ação e para que o miradouro seja obrigatoriamente um ponto de paragem e de forte atração turística, não só pelo significado representativo da palavra, mas também pelas condições que oferece a quem o procura, delineou-se a necessidade de melhorar a sua área e os seus acessos respeitando os condicionamentos de acesso a pessoas com mobilidade, através da execução da obra de beneficiação e requalificação que contempla a remoção e limpeza do espaço e da vedação existente, pavimentação através da regularização da plataforma, colocação de calçada em granito e lancis, execução de drenagem das águas e arranjo dos espaços verdes através da colocação de algumas peças de mobiliário (mesa e bancos, papeleira), plantação de árvores e vedação para delimitação dos espaços verdes e outros elementos, conforme projeto técnico anexo.

Como complemento, a colocação de sinalética com conteúdos informativos da localização e dos recursos naturais e culturais existentes na sua envolvente.

3. Desenvolvimento de conteúdo audiovisual – criação de vídeo/ documentário de natureza, com aquisição de equipamento para a captação de imagens e tratamento de dados para a sua produção;

No desenvolvimento do conteúdo audiovisual pretende-se a criação de um documentário de natureza (média metragem em vídeo e áudio), com produção audiovisual superior a 45 minutos, subordinado ao património natural e biológico do Parque Natural do Alvão.

A produção incidirá essencialmente num dos pontos de atração turística – a bacia do rio Olo, que integra e acompanha um dos percursos de intervenção do projeto, nomeadamente o das Barragens / Barreiro-Lamas de Olo.

A abordagem em geral terá como foco a biodiversidade do Parque Natural do Alvão, a promoção dos locais naturais com interesse para o turismo, as espécies emblemáticas da fauna e flora da área e a interação e equilíbrio sustentável entre o homem e a natureza, visando a sua divulgação um meio de sensibilização, conservação e preservação do património natural, com toda a especificidade que lhe está subjacente.

Para a sua produção e desenvolvimento, torna-se necessário a aquisição de bens e de equipamento para a captação de imagens, de áudio e de tratamento de dados.

4. Promoção e divulgação através da execução de um guia interpretativo dos valores naturais e patrimoniais e demais informação para os diversos públicos e ainda a aquisição/produção de folhetos dos percursos pedestres:

A interpretação do património ajuda a planear circuitos e recursos existentes para controlar o fluxo dos visitantes, evitando por vezes a vulnerabilidade sazonal de alguns locais.

Sendo o Parque Natural do Alvão uma área protegida com características próprias, a criação de um guia interpretativo dos seus valores será um meio de comunicação e divulgação para diferentes públicos, que procuram o contato direto com a natureza, o conhecimento de outras culturas.

Nesta ação, a promoção e divulgação da região abrangida pelo presente projeto/ candidatura, passa pela execução do referido guia, com informação gráfica e escrita a ser fornecida pelos municípios envolvidos, direcionado para uma estratégia em prol da gestão da área protegida, facilitando a descoberta e o significado dos lugares de atração, como meio de ligação e conhecimento emotivo e intelectual entre o visitante e o lugar que procura. Ainda como veículo promocional e de divulgação, a execução de folhetos dos percursos, um meio interpretativo a utilizar e a distribuir, que permite dar conhecer

os valores dos percursos, de forma participativa e ordenada, de interação entre as pessoas e o lugar descrito, convertendo os visitantes em atores da sua própria experiência, destacando as áreas a visitar e a evitar, nomeadamente zonas de perigo e/ou sensíveis à ação ou presença humana.

Em coerência com os grandes objetivos estratégicos, às ações programadas e a operacionalizar subjacentes à presente candidatura, é de realçar na proposta a intenção:

- O reforço dos concelhos de Vila Real e de Mondim de Basto como territórios do interior, com referência na temática da sustentabilidade turística;
- A promoção de novas atitudes face aos recursos existentes nas áreas protegidas, valorizando-os como polos de atração turística;
- A valorização dos recursos naturais e culturais, contribuindo para a promoção do desenvolvimento social, económico e sustentável do mundo rural;
- A promoção de informação e divulgação sobre o valor biológico do Parque Natural do Alvão junto de toda a população local, contribuindo para a promoção do Turismo de Natureza e o Ecoturismo.

3. Calendário de execução

As ações previstas na proposta tem um calendário previsional entre janeiro de 2020 a dezembro de 2021, para as diversas ações/projetos a desenvolver, na operação “Fisgar o Alvão | Janelas e Caminhos para a Natureza – um Turismo de proximidade”.

4. Estimativa Orçamental

Em termos orçamentais, estima-se o valor de € 231.162,14 (duzentos e trinta e um mil, cento e sessenta e dois euros e catorze cêntimos). Esse valor inclui o IVA. O valor de investimento cumpre com o preconizado no Programa Valorizar – Linha de Apoio à Valorização Turística do Interior, ao nível da dotação financeira e da elegibilidade de despesas.

5. Proposta

Tendo em conta o exposto, propõe-se:

- 1) A apreciação e deliberação sobre o projeto “Fisgar o Alvão | Janelas e Caminhos para a Natureza – um Turismo de proximidade, cf. Memória descritiva anexa.
- 2) A apreciação e aprovação do valor de investimento financeiro do projeto, que

ascende a 231.162,14 (duzentos e trinta e um mil, cento e sessenta e dois euros e catorze cêntimos), com a programação de execução física entre janeiro de 2020 a dezembro de 2021.

3) A apreciação e deliberação relativamente à apresentação da candidatura para a execução conjunta do projeto com o Município de Mondim de Basto.

4) A apreciação e deliberação sobre os cadernos de encargos referentes aos diversos procedimentos a adotar para a consecução da candidatura, cf. documentos em anexo”.

Por despacho de 22/11/2019 a **Vereadora Mafalda Vaz de Carvalho** concordou e remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o projeto, nos termos da informação dos serviços.**-----

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

- Conselho Municipal da Juventude – Parecer

----- **31.** – Presente à reunião parecer do Conselho Municipal da Juventude que se transcreve:

“Para efeitos do disposto nas alíneas a) e b) do nº1 do artigo 8º do Regulamento do Conselho Municipal da Juventude, reuniu este órgão consultivo da Câmara Municipal de Vila Real, no dia 14 de novembro, pelas 18h00, no salão Nobre da Câmara Municipal de Vila Real, tendo deliberado, emitir PARECER FAVORÁVEL, com 15 votos a favor e 1 abstenção, sobre:

- as linhas orientação geral da política municipal para a juventude, relativamente ao ano de 2020;

-o orçamento municipal, no que respeita às dotações afetas às políticas de juventude, para o ano de 2020”.

Por despacho de 15/11/2019 o Vereador José Maria Magalhães remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

- Comparticipações às Associações Desportivas do Concelho com Atividade Pontual /Regular Época 2018/2019 – Clubes que não cumpriram os procedimentos e prazos

----- **32.** – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

	NOME DA COLETIVIDADE	NIF	VALOR DA COMPARTICIPAÇÃO	PROTOCOLO Nº
1	ASSOCIAÇÃO MOSTEIROENSE	504965255	250,00 €	26
2	BUJÕES ASSOCIAÇÃO FESTIVA RECREATIVA E CULTURAL	510420532	250,00 €	33
3	GRUPO DESPORTIVO E CULTURAL DAS FLORES	501052542	425,00 €	62
4	GRUPO DESPORTIVO DE VARGE	116180000	250,00 €	72
5	NAMA - NÚCLEO ASSOCIATIVO AUTOMOVEIS E MOTOS ANTIGOS	506707881	625,00 €	76
6	CENTRO SOCIAL E CULTURAL DE S. JOÃO DE ARROIOS	509477950	250,00 €	96
7	CLUBE DE VOLEIBOL DE VILA REAL CVVR	513590765	1,000,00 €	99
8	ASSOCIAÇÃO CULTURAL E DESPORTIVA DE LEIROS	513829415	250,00 €	108
9	BANDA DE MUSICA DE SANGUINHEDO ASSOCIAÇÃO RECREATIVA E CULTURAL	501780432	375,00 €	31
10	JUVENTUDE DESPORTIVA CULTURAL DE GACHE	501212817	250,00 €	74
11	ASSOCIAÇÃO CULTURAL DESPORTIVA SOCIAL E RECREATIVA DE LAMARES	513975993	250,00 €	106
12	FUTEBOL CLUBE DE LORDELO	502335360	1,000,00 €	56
13	ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA RECREATIVA E CULTURAL OS BAUNILHAS	510904963	250,00 €	95
14	ASSOCIAÇÃO CULTURAL DESPORTIVA E SOCIAL VILA NOVA VILA REAL	503503835	250,00 €	2
15	GRUPO CULTURAL E RECREATIVO DE FOLHADELA	501738282	250,00 €	69
	Total		5.925,00 €	

Os Clubes/Associações acima referidas não cumpriram todos os procedimentos, nos prazos estabelecidos, **para o pagamento da 2ª prestação**, de acordo com Código Regulamentar da nossa Autarquia, nomeadamente a entrega de documentação necessária (recibo, certidões e relatórios de atividade e contas) referentes à época em questão (2018/2019).

Nesse sentido, na proposta específica 6198/2018 (Atribuição das Comparticipações às Coletividades Desportivas), presente à reunião de Executivo Municipal de 24/09/2018, foi proposto **o valor acima indicado no quadro (50% da comparticipação – 2ª prestação), às 15 Coletividades, totalizando 5.925.00€, para a época 2018/2019.**

Assim, somos de opinião que se deve proceder à **anulação das comparticipações aprovadas em deliberação do Executivo Municipal aos Clubes mencionados, não**

comprometendo a comparticipação das épocas seguintes, desde que cumpram todos os procedimentos e prazos estabelecidos.”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Anular as comparticipações referidas na informação dos serviços.**-----

- Plano Previsão da Rede Municipal de Transportes Escolares para o ano letivo 2019/2020

----- **33.** – Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude, do seguinte teor:

“**1.** - Como é do conhecimento de V/ Ex.cia, o PROJECTO PREVISÃO DA REDE MUNICIPAL DOS TRANSPORTES ESCOLARES DE VILA REAL, para o Ano Letivo 2019/2020, foi aprovado por **Deliberação do Executivo Municipal, em reunião realizada no dia 1 de julho 2019;**

2.- Também, no âmbito do Programa de Apoio à redução de tarifários nos Transportes Públicos, foi aprovado em Reunião do Executivo Municipal de Vila Real, realizada a 25 de março de 2019, **a redução de 50% na comparticipação dos alunos não abrangidos pelo transporte escolar gratuito.**

3.- Em resumo das deliberações anteriores, resulta os Mapas Resumo /Previsão de custos aprovado em Reunião de Câmara para ano letivo 2019/2020.

➤ Todos os valores abaixo apresentados incluem o IVA à taxa de 6%.

Quadro 1

Plano Previsão da Rede de Transportes Escolares 2019/2020

Tipo de Circuito		EB1	EB 2,3 e Secundário	Total
Carreiras Públicas	Indemnização Compensatória	35 000,00 €		789 300,00 €
	Urbanos		29 410,00 €	

	Outras		686 690,00 €	
Minicircuitos - C. Pública		27 600,00 €		
		10 600,00 €		
Minicircuitos - Aluguer		94 600,00 €	16 500,00 €	111 100,00 €
NEE		3 700,00 €	51 500,00 €	55 200,00 €
Totais :		171 500,00 €	784 100,00 €	955 600,00 €

*IVA incluído á taxa de 6%

Quadro 2

Quadro 1	Custo Anual Previsto da Rede	Comparticipação Anual dos Alunos	Comparticipação Anual da CMVR
Carreiras Públicas e Minicircuito em Carreira Públicas	789.300,00€	38.200,00€	751.100,00€
Circuitos Priv. Aluguer (EB1 e EB2,3/Sec.)	111.100,00€	1.110,00€	109.990,00€
Circuito Especial (NEE)	55.200,00€	00,00€	55.200,00€
TOTAIS:	955.600,00€	39.310,00€	916.290,00€

4.- O Decreto-Lei nº 21/2019, de 30 de janeiro, concretiza o quadro de transferência de competências para os órgãos municipais e para as entidades intermunicipais no domínio da educação.

5.- Assim, tendo este município assumido as novas competências que lhe foram delegada no âmbito da Rede Municipal de Transportes Escolares, podemos verificar que, na Secção II, Art.º 20º., ponto 1, alínea a), do DL 21/2019 de 30 janeiro, **a mesma determina a gratuidade para os alunos da educação pré-escolar, do ensino básico e do ensino secundário, quando residam a mais de 3Km do estabelecimento de ensino que frequentam.**

6.- No entanto, por alteração promovida pelo DL de execução orçamental n.º 84/2019 de 28 de junho (art.º 189º), o art.º 67º do DL 21/2019 inclui um novo n.º 4, nos termos do qual “... Até à entrada em vigor da portaria referida no n.º 1 do art.º 68.º, as condições de acesso ao transporte escolar previstas na alínea a) do n.º 1 do art.º 20.º são circunscritas aos alunos do ensino básico, mantendo-se em vigor as regras fixadas pela Portaria n.º 138/2009, de 3 de fevereiro, na sua redação atual, para os alunos do ensino secundário”...

7.- Os passes escolares comparticipados pelos alunos do ensino secundário para este ano letivo 2019/2020, representam o valor total de 39.310,00€.

8.- Ou seja, com base em 175 dias letivos:

Quadro	Previsão 2019/2020	
	Comparticipação Anual dos Alunos	TOTAL
Ano 2019 (68 dias)	15.274,60€	39.310,00€
Ano 2020 (107 dias)	24.035,40€	

Por despacho de 19/11/2019 o Vereador José Maria Magalhães remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar o Plano de Previsão da Rede de Transportes Escolares para o ano letivo 2019/2020, nos termos da informação dos serviços.-----

SERVIÇOS MUNICIPAIS DE CULTURA E TURISMO

- Cidades para a Vida – Cidades contra a Pena de Morte

----- 34. - Presente à reunião informação dos Serviços de Cultura do seguinte teor:

“A Comunità di Sant’Egidio, de Roma, criou o Dia Internacional das Cidades para a Vida - Cidades contra a Pena de Morte, que se celebra anualmente a 30 de novembro, aniversário da primeira abolição oficial da pena de morte por parte de um Estado, promulgada pelo Grão-ducado da Toscana, em 1786. Cerca de 80 cidades participaram na primeira edição em 2002.

Hoje, são mais de 2000, entre as quais, mais de 80 capitais nos cinco continentes, as cidades que participaram nesta Jornada, com iniciativas de carácter educativo, eventos que envolvam monumentos ou praças-símbolo e com intervenções direcionadas para a sensibilização dos cidadãos.

Esta ONG desafia as cidades aderentes a iluminar um edifício ou monumento da sua cidade, no dia 30 de Novembro, como emblema vivo da Campanha.

Vila Real já participou na Campanha em 2008, 2012, 2014, 2017 e 2018 através da Iluminação do Pelourinho da Avenida Carvalho Araújo, Capela do Santo Soldado na Rua de Santa Iria, Tumulo do Santo Soldado na Igreja da Santa Casa da Misericórdia e Alminhas na Timpeira, e pela assinatura da Moratória, constando desde então como cidade aderente.

Deste modo, este ano iremos participar, uma vez mais, nesta iniciativa iluminando o edifício dos Paços do Concelho, em sinal de condenação pela aplicação da pena capital. Considerando a necessidade de fazer chegar a mensagem a um maior número de pessoas e o facto de as crianças e jovens serem particularmente recetivos a este tipo de causas, iremos também, solicitar a colaboração das escolas do ensino preparatório e do ensino secundário do concelho no sentido de participarem nesta ação de sensibilização através da afixação de cartazes alusivos à campanha Cidades pela Vida – Cidades Contra a Pena de Morte.

Para formalizar a adesão é solicitado que o Município assine o protocolo que se anexa a esta informação para aprovação do Município.

CIDADES PELA VIDA/ CIDADES CONTRA A PENA DE MORTE
CITIES FOR LIFE/CITIES AGAINST THE DEATH PENALTY
ESQUEMA DE ADESÃO DO ORGÃO DE GOVERNO LOCAL

MUNICIPIO DE VILA REAL

Certa que cada comunidade local, pela voz dos próprios órgãos representativos, possa trabalhar na qualidade de entidade coletiva capaz de concorrer para aumentar o respeito pela vida e pela dignidade do homem em qualquer parte do Mundo;

Preocupada pela persistência em muitos Estados da prática desumana da pena capital;

Sob proposta da Comunità di Sant’Egídio, fundadora da rede de Municipalidades “Cidades pela Vida/ Cidades contra a Pena de Morte” – “Cities for Life/ Cities against the Death Penalty”, unidas na Europa e no Mundo pela vontade comum de acelerar a definitiva eliminação da pena capital do panorama jurídico e penal dos Estados;

No âmbito das iniciativas adotadas pela Presidência do Conselho dos Ministros da República Italiana no semestre da Presidência do Conselho da União Europeia;

Com fim de apoiar qualquer esforço mirado à absolvição definitiva da pena capital nos países que ainda a mantêm e, como etapa deste processo, à adoção de uma Moratória universal das execuções capitais;

DELIBERA

A adesão do Município de Vila Real à iniciativa da Comunità di Sant’Egídio “Cidades pela Vida/ Cidades contra a Pena de Morte” – “Cities for Life/ Cities against the Death Penalty” e declara o dia 30 de novembro, Jornada Local Sant’Egídio “Cidades pela Vida/ Cidades contra a Pena de Morte” – “Cities for Life/ Cities against the Death Penalty”.

A Administração Municipal empenha-se a fazer desta adesão motivo de acrescida responsabilidade, operando em todos os âmbitos de própria competência para que sejam assegurados espaços de adequada informação e sensibilização sobre as motivações da recusa dessas prática e sobre o progresso da campanha abolicionista no Mundo.

Da referida adesão, o Município dará a mais ampla divulgação.”

Por despacho de 20/11/2019 a Vereadora Eugénia Almeida remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aderir à iniciativa da Comunidade de Santo Egídio “Cidades pela Vida/ Cidades Contra a Pena de Morte”.-

- Doação Dr. José Barros Costa

----- 35. – Presente à reunião informação dos serviços de Grémio Literário Vila-realense do seguinte teor:

“O Exmo. Senhor Dr. José Barros da Costa manifestou o desejo de ofertar à Câmara Municipal de Vila Real uma artística pasta de veludo preto com aplicações de prata nos cantos e no centro do rosto. A pasta contém um documento manuscrito em caracteres góticos, com capitular iluminada, de belo efeito, intitulado «Homenagem ao grande militar e notável português, Exmo. Senhor Major Cabral Sampaio».

Trata-se de uma homenagem que foi prestada pelas Câmaras Municipais ao referido Major Cabral Sampaio, governador civil de Vila Real, em 27 de abril de 1930.

Proponho que a Exma. Câmara aceite a oferta e dirija um ofício de agradecimento ao ofertante.”

Por despacho de 20/11/2019 a Vereador Eugénia Almeida remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aceitar a doação, nos termos da informação dos serviços.-**

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO

Aberto este período da Ordem de Trabalhos, o Sr. Presidente da Câmara deu a palavra ao Sr. **Presidente da Junta de Freguesia** que começou por cumprimentar o executivo, dirigentes e todos os presentes, sublinhando o facto da reunião se realizar na Freguesia no final de 2019, acabando assim em beleza um ano muito especial pois festejou-se o 10º aniversário de elevação de Lordelo a Vila de Lordelo e comemoraram-se os 500 anos do Foral de Lordelo.

O **Presidente da Assembleia de Freguesia**, pediu que a Câmara mantivesse o formato destas reuniões nas freguesias pois fazem efeito, uma vez que na última tinham pedido que se convertesse o edifício da ex-Escola de Enfermagem em Centro Escolar, e valeu a pena pois apesar de as obras ainda não terem começado sabemos que já foi aprovado o projeto. De seguida mostrou a sua apreensão quanto ao Plano Urbanização de Vila Real

e às preocupações de muitos cidadãos de Lordelo que viram os seus terrenos passaram de Prédios Urbanos para Prédios Rústicos, sendo por isso necessário esclarecer todas as situações, pois até à presente data não têm qualquer motivo para deixar de acreditar na Câmara, uma vez que tudo o que tinha sido prometido fora cumprido.

- O **Senhor Presidente da Câmara** respondeu de imediato às questões levantadas. Sobre o ponto da situação da Escola de Enfermagem e a sua conversão em Centro Escolar, aguardava-se aprovação da candidatura aos fundos comunitários e esperava que a obra ainda se iniciasse dentro do 1º semestre de 2020. Quanto ao Plano de Urbanização pediu para que todas as situações fossem analisadas no concreto e respondidas fundamentadamente com o máximo de cuidado.

De seguida pediu ao **Vereador Adriano Sousa** que apresentasse o projeto de qualificação da envolvente ao Hospital, o qual mostrou as plantas e pormenores da intervenção prevista.

- O **Sr. Padre Gomes** pediu para que a Capela de Cales fosse deslocalizada para o terreno situado no outro lado da estrada, que é propriedade da freguesia de Lordelo, onde, em tempos foi construído um lavadouro, agora sem utilidade. Justificou com o facto de a Capela estar localização numa curva fechada da estreita da estrada que atravessa o bairro de Cales, tendo sido danificada pelos grandes camiões que ali circulam em direção a Lamas de Olo e Mondim de Bastos e também porque constitui perigo de colisão de veículos, que por ali passam, nomeadamente as ambulâncias.

- Em resposta o **Sr. Presidente da Câmara** informou que iria pedir aos serviços que avaliassem a situação em termos técnicos e financeiros, com vista à tomada de decisão.

- O **Sr. Bruno Gonçalves** questionou sobre qual a previsão do início das obras de qualificação dos arruamentos envolventes ao Hospital.

-Em resposta, o **Vereador Adriano Sousa**, informou que uma parte da obra tem de avançar no prazo de 6 meses após aprovação do financiamento da candidatura pelos Fundos Comunitários. -----

- Aprovação da ata em minuta e encerramento da reunião

----- 36. – E não havendo mais nada a tratar, a Câmara deliberou, por unanimidade aprovar a presente ata, em minuta, nos termos e para efeitos consignados no artigo 57º da Lei nº 75/2013, 12 de setembro, a qual vai assinada pelo Senhor Presidente da Câmara e por mim, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, com funções de Secretário que a mandei elaborar. Seguidamente foi encerrada a reunião quando eram 20H00. -----

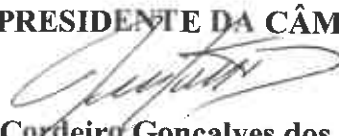
O DIRETOR DE DEPARTAMENTO,

(Eduardo Luís Varela Rodrigues)



O PRESIDENTE DA CÂMARA,

(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)





Minuta

CONTRATO AVULSO ENTRE A CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL E
NOS Comunicações, S.A.

"Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila
Real"

N.º xx/2019

Aos xx/xx/2019, nesta cidade de Vila Real, edifício dos Paços do Município, e Departamento Administrativo e Financeiro, compareceram comigo, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do referido Departamento, e Oficial Público do Município de Vila Real, no uso da competência proferida por despacho de 18/10/2017 a fim de se reduzir a escrito o presente contrato, os seguintes outorgantes:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, titular do Cartão de Pessoa Coletiva n.º 506359670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro;

SEGUNDO OUTORGANTE: NOS Comunicações, S.A., pessoa coletiva n.º 502604751 com sede social na Rua Ator António Silva, n.º 9, 1600-404 Lisboa, representada por Pedro Nuno Marrazes Figueiredo, com o NIC (Número de Identificação Civil) 11098298 e NIF (Número de Identificação Fiscal) 219344574 na qualidade de representante legal como se verifica pela apresentação de xxxxxxxxxxxx e da certidão permanente com código de acesso 7356-4488-7433.

Considerando:

- a) A decisão de adjudicação proferida por deliberação de xx/xx/2019, no decurso do procedimento de Consulta Prévia com a referência CMVR-27301/NIPG/S/19;
- b) A aprovação da minuta do contrato por deliberação de xx/xx/2019 e aceitação por parte do adjudicatário.

CLÁUSULA PRIMEIRA
OBJECTO



O presente contrato tem por objeto principal a "Serviços de Comunicações Móveis para o Município de Vila Real".

CLÁUSULA SEGUNDA

PREÇO CONTRATUAL

1- Pela execução dos serviços objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 12.024,00 € (doze mil e vinte e quatro euros), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor. Sendo que o Município recebe em equipamentos 10.500,00 € (dez mil quinhentos euros).

2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do Caderno de Encargos, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.

3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:

- a. Data de vencimento da fatura;
- b. Número do contrato;
- c. A descrição dos trabalhos realizados, incluindo a quantidade, ou dos bens fornecidos;
- d. Endereço da entidade contratante;

CLÁUSULA TERCEIRA

PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

CLÁUSULA QUARTA

PRAZO DE EXECUÇÃO

1- O Segundo Outorgante obriga-se manter as condições da prestação dos serviços objeto deste contrato no prazo de 3 anos.

2- O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos trabalhos em conformidade com os respetivos termos e condições e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

CLÁUSULA QUINTA

PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:
Classificação Orgânica - Capítulo zero dois;
Classificação Económica - Capítulo zero sete, Grupo zero um, Artigo zero oito.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia xx de xxxx de 2019 e tem o número xxxx/2019.

CLÁUSULA SEXTA

RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

CLÁUSULA SÉTIMA

COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.
2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

CLÁUSULA OITAVA

CONTAGEM DOS PRAZOS

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

CLÁUSULA NONA

GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n. 1 do artigo 290.º-A, a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Nuno Filipe Fernandes da Silva;

CLÁUSULA DÉCIMA

DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

- a. O caderno de encargos;
- b. A proposta adjudicada;

Assim o disseram, outorgaram e reciprocamente o aceitaram, do que dou fé.

O presente contrato foi lido em voz alta, na presença simultânea de todos os intervenientes e explicado o seu conteúdo e efeitos, na forma legal, e vai ser assinado pelos outorgantes pela ordem que foram mencionados e também



por mim, Eduardo Luís Varela Rodrigues, na qualidade já referida.

Aos xx de xxxx de 2019

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º xx/2019.


21-11-2019 - Rui Santos



Minuta

CONTRATO AVULSO ENTRE A CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL E A
FIRMA CARLOS AUGUSTO PINTO DOS SANTOS & FILHOS, S.A.

"Empreitada de "Qualificação da Rua de Montezelos - 1ª
Fase_01b", Trabalhos Complementares"

N.º xx/2019

Aos xx de dezembro de 2019, nesta cidade de Vila Real, edifício dos Paços do Município, e Departamento Administrativo e Financeiro, compareceram comigo, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do referido Departamento, e Oficial Público do Município de Vila Real, no uso da competência proferida por despacho de 18/10/2017 a fim de se reduzir a escrito o presente contrato, os seguintes outorgantes:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, titular do Cartão de Pessoa Coletiva n.º 506359670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro;

SEGUNDO OUTORGANTE: CARLOS AUGUSTO PINTO DOS SANTOS & FILHOS, S.A., titular do NIF (Número de Identificação Fiscal) 500635781, com sede em Curva da Nogueira, Vila Flor, representada por Eduardo Nuno Machado Ribeiro Guimarães, com o NIC (Número de Identificação Civil) 07382818 1zyl e NIF (Número de Identificação Fiscal) 196150841 e Nelson José Flores Campota, com o NIC (Número de Identificação Civil) 09130996 4 zy0 e NIF (Número de Identificação Fiscal) 179211951 na qualidade de administradores como se verifica pela apresentação da certidão permanente com o código de acesso 4435-2124-0780.

Considerando:

- a) A decisão de adjudicação proferida por deliberação do executivo municipal de 14/10/2019, no decurso do informação dos serviços para trabalhos complementares, identificado com a referência CMVR-2967/AD/E/19;
- b) A aprovação da minuta do contrato pela deliberação de xx/xx/2017 e aceitação por parte do adjudicatário;



CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJECTO

O presente contrato tem por objeto principal a empreitada de "Empreitada de "Qualificação da Rua de Montezelos - 1ª Fase_01b", Trabalhos Complementares".

CLÁUSULA SEGUNDA

PREÇO CONTRATUAL

- 1- Pelo objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 57.983,50 € (cinquenta e sete mil novecentos e oitenta e três euros e cinquenta cêntimos), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor.
- 2- O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do Caderno de Encargos, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.
- 3- O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a factura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:
 - a. Data de vencimento da factura;
 - b. Número do contrato;
 - c. A descrição dos trabalhos realizados, incluindo a quantidade, ou dos bens fornecidos;
 - d. Endereço da entidade contratante;

CLÁUSULA TERCEIRA

PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

CLÁUSULA QUARTA

PRAZO DE EXECUÇÃO

- 1- O Segundo Outorgante obriga-se a executar a obra no prazo global de xxx dias, contados a partir da data da consignação.
- 2- O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos trabalhos em conformidade com os respectivos termos e condições e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

CLÁUSULA QUINTA

PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Classificação Orgânica - Capítulo zero dois;
Classificação Económica - Capítulo zero sete, Grupo zero um, Artigo zero quatro e número zero um;
De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia xx de xxxx de 2019 e tem o número xxxx/2019.

CLÁUSULA SEXTA

RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

CLÁUSULA SÉTIMA

COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.
2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

CLÁUSULA OITAVA

CONTAGEM DOS PRAZOS

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

CLÁUSULA NONA

DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

- a. Os suprimentos dos erros e das omissões do caderno de encargos identificados pelos concorrentes e expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
- b. Os esclarecimentos e as rectificações relativos ao caderno de encargos;
- c. O caderno de encargos;
- d. A proposta adjudicada;

CLÁUSULA DÉCIMA

GESTOR DE CONTRATO



Para efeitos do cumprimento do disposto no n. 1 do artigo 290º-A, a função de acompanhar a execução deste contrato é de, Amílcar Ricardo da Silva Ferreira, Eng.º Civil do Mapa de Pessoal do Município de Vila Real;

Assim o disseram, outorgaram e reciprocamente o aceitaram, do que dou fé.

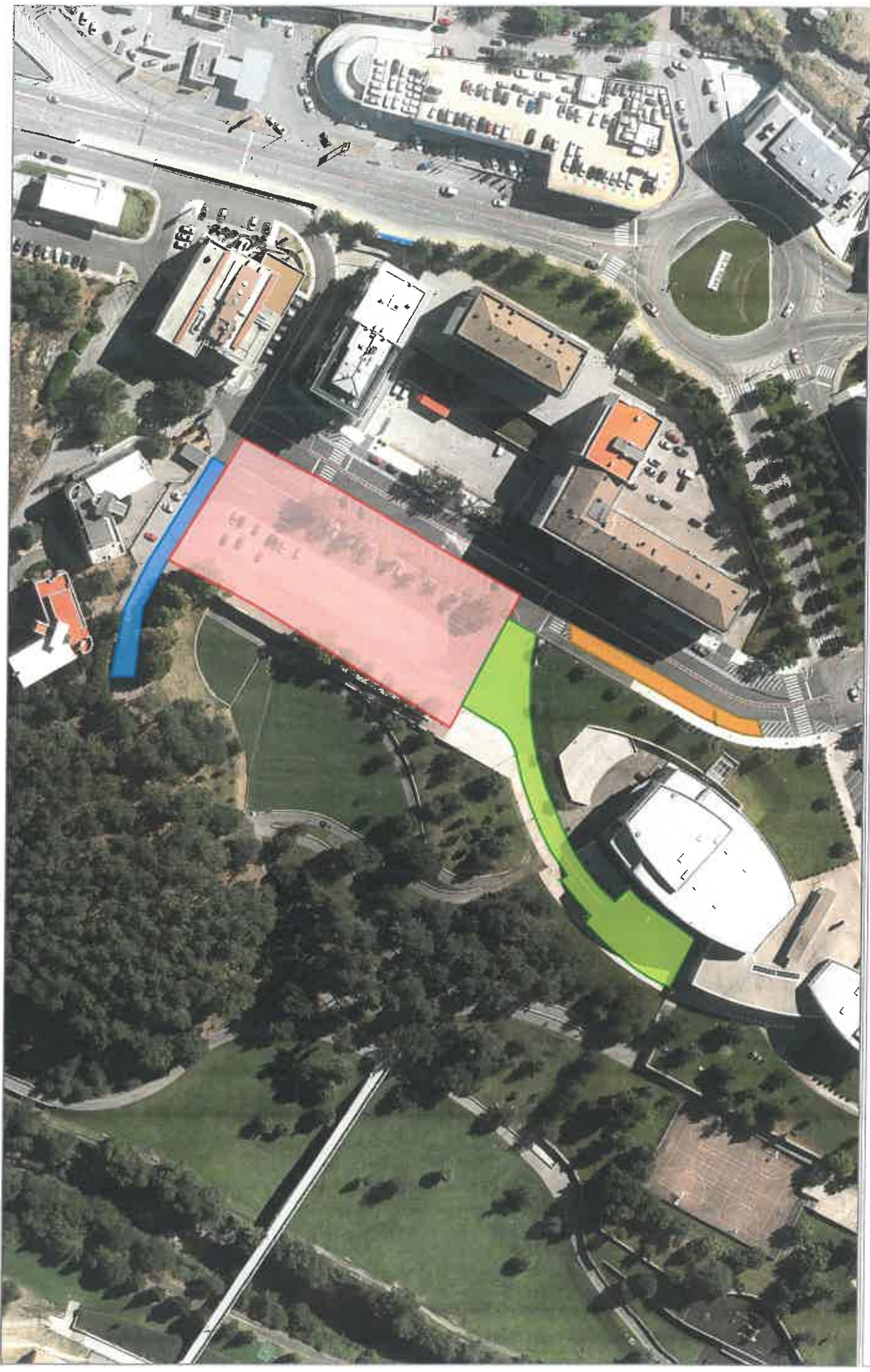
O presente contrato foi lido em voz alta, na presença simultânea de todos os intervenientes e explicado o seu conteúdo e efeitos, na forma legal, e vai ser assinado pelos outorgantes pela ordem que foram mencionados e também por mim, Eduardo Luís Varela Rodrigues, na qualidade já referida.

Aos xx de xxxx de 2019

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

Este contrato ficou registado sob o n.º xx/2019.



[Handwritten signatures]

Congresso AMMP

CAMAPA BIA, CIP L DE VILA RICA
Departamento de Planejamento e Gestão do Território

novembro 2019

Escala: 1:1.000





Estacionamento

- 1 - Organização/ Convidados/ Comunicação Social
- 2 - Congresso

2019.04.16.09:59

Congresso ANMP

Escala: 1:2 000

novembro 2019

Departamento de Planeamento e Gestão do Território

CÂMARA MUNICIPAL DA VILA FLOR





António
António

Câmara Municipal de Vila Real
Serviço Municipal de Proteção Civil



PLANOP

Plano de Operações Municipal
N.º 01/2019

OPERAÇÃO

**Congresso da Associação
Nacional de Municípios
Portugueses,
29 e 30 de Novembro de
2019**



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



Este é um documento de caráter **RESERVADO** que não se destina à divulgação pública. É orientado para uma determinada operação ou operações interligadas a executar simultânea ou sucessivamente, visando um objetivo comum a atingir, normalmente num espaço e tempo determinado, e quando posto em execução passa a ordem de operações.

Homologo

O Comandante Operacional
Distrital de Emergência e
Proteção Civil

/ /2019

ÍNDICE

1)	REGISTO DE ALTERAÇÕES	3
2)	REFERÊNCIAS	4
4)	SITUAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS	5
6)	MISSÃO	6
7)	EXECUÇÃO.....	6
	a) Intenção do SMPC	7
	b) Manobra	7
8)	RISCOS PRESENTES DURANTE O EVENTO	7
	ANEXOS	17



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

Autógrafa
PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



1) REGISTO DE ALTERAÇÕES

Identificação da alteração ou correção	Data Alteração/correção	Responsável pela Alteração/correção



Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



2) REFERÊNCIAS

- a. Lei n.º 27/2006, de 3 de julho – Lei de Bases da Proteção Civil - LBPC (Alterada pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro e pela Lei n.º 80/2015, de 3 de agosto, que republica o diploma);
- b. Lei n.º 32/2007, de 13 de agosto – Regime Jurídico das Associações Humanitárias de Bombeiros;
- c. Lei n.º 65/2007, de 12 de novembro - Organização da Proteção Civil Municipal;
- d. Decreto-Lei n.º 72/2013, de 31 de maio – Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro - SIOPS (Sistema criado pelo Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de julho, e alterado pelo Decreto-lei n.º 114/2011, de 30 de novembro);
- e. Decreto-Lei n.º 45/2019, de 1 de abril – Orgânica da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil. Até à entrada em funcionamento das novas estruturas operacionais, mantêm-se as previstas nos artigos 18.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 73/2013 de 31 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 163/2014, de 31 de outubro. Até à aprovação da portaria a que se refere o artigo 21.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, mantêm-se a estrutura nuclear estabelecida no âmbito do Decreto-Lei n.º 73/2013 de 31 de maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 163/2014, de 31 de outubro. ;
- f. Decreto-lei n.º 249/2012, de 21 de novembro – Procede à segunda alteração ao decreto-Lei n.º 241/2007, de 21 de junho, que define o regime jurídico aplicável aos Bombeiros Portugueses no território continental;
- g. Decreto-lei n.º 248/2012, de 21 de novembro – Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 247/2007, 27 de junho, que define o regime jurídico aplicável à constituição, organização, funcionamento e extinção dos corpos de bombeiros, no território continental;
- h. Diretiva Operacional Nacional (DON) da ANEPC n.º 01 – Dispositivo Integrado de Operações de Proteção e Socorro (DIOPS);
- i. Despacho do Presidente da ANPC n.º 33317-A/2018, de 29 de março – Revisão do Sistema de Gestão de Operações (SGO);
- j. Diretiva Operacional Nacional (DON) da ANEPC n.º 02 – Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (DECIR);
- k. Normas de Execução Permanente (NEP) da ANEPC;



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



- l. Normas Operacionais Permanentes (NOP) do Comando Nacional de Emergência e Proteção Civil (CNEPC) /ANEPC;
- m. Instruções Operacionais (INSTROP) do CNEPC/ANEPC;
- n. Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil;
- o. Plano Distrital de Emergência de Proteção Civil;
- p. Plano de Segurança da Associação Nacional de Municípios

3) LISTAGEM DE ANEXOS

Anexo 1 – Meios e Recursos

Anexo 2 – Plano de Comunicações

Anexo 3 – Enquadramento Geral do Local das Atividade

Anexo 4 – Planta de Enquadramento Geral

Anexo 5 – Planta de Evacuação

Anexo 6 – Lista de Contactos

Anexo 7 – Caraterísticas Técnicas da Tenda

4) SITUAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DOS RISCOS

Nos dias 29 e 30 de 2019, realiza-se o Congresso Nacional de Municípios Portugueses, em Vila Real, envolvendo Autarcas Municipais, Membros do Governo, Primeiro-ministro e Presidente da República. São esperados cerca de 1.000 congressistas.

A Organização do referido congresso é da responsabilidade da Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim, pretende-se definir um Plano de Operações que responda aos eventuais incidentes.

O Dispositivo de Emergência para o congresso conta com Bombeiros, INEM, PSP e SMPC

FINALIDADES

Para fazer face às ameaças identificadas, é intenção do SMPC de Vila Real, planear, dirigir e executar um dispositivo de resposta composto por meios e recursos dos Corpos de Bombeiros de Vila Real,



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



INEM e ANEPC para além da articulação institucional e operacional com os dispositivos da Polícia de Segurança Pública (PSP).

O presente PLANOP constitui-se como uma plataforma estratégica que visa responder com eficácia às necessidades operacionais resultantes de eventuais ocorrências de natureza:

- Pré-hospitalar;
- Acidentes rodoviários nas imediações;
- Quedas;
- Doenças súbitas;
- Incêndios em equipamentos ou veículos;
- Meteorologia Adversa (Precipitação, Vento e Neve);
- Terrorismo, associados ao evento e à movimentação e concentração de pessoas no âmbito do Safety.

Pretende-se ainda com o presente plano:

- Reforçar a capacidade de resposta operacional, através de um Dispositivo de Socorro e Assistência exclusivo para este evento;

Garantir a primeira intervenção permanente e imediata, em particular nos incidentes dentro do recinto no qual se concentram os congressistas.

5) ÂMBITO E VIGÊNCIA

O presente PLANOP vigora de 290000NOV19 a 302359NOV19.

6) MISSÃO

O SMPC de Vila Real, planeia, organiza e executa um Plano de Operações para fazer face às ameaças passíveis de se concretizarem durante o “congresso” que se realiza na Cidade de Vila Real nos dias 29, e 30 de Novembro de 2019.

7) EXECUÇÃO



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



a) **Intenção do SMPC**

- 1) Constituir um dispositivo de socorro e assistência, ao Congresso da ANMP, composto por meios do SMPC, INEM, Corpos de Bombeiros e ANEPC;
- 2) Organizar uma força para resposta permanente às ocorrências verificadas na área envolvente ao local do congresso;
- 3) Garantir o empenhamento rápido, eficiente e coordenado dos meios e recursos empenhados no dispositivo, estabelecendo os adequados mecanismos de comando e controlo;
- 4) Estabelecer os devidos procedimentos para a sustentação da operação.

b) **Manobra**

Instruções de Coordenação

- A mobilização dos meios será efetuada pelo CDOS/CODU - INEM
- O COS será assumido por um elemento dos CB's de Vila Real. (Anexo 5)
- Não será permitida a permanência de Veículos Operacionais que não estejam previstos na grelha de meios.
- No início de cada sessão do Congresso, os elementos envolvidos no dispositivo vão efetuar um reconhecimento ao espaço do congresso, acompanhados pela PSP, verificando acessos, saídas de emergência, meios de 1ª Intervenção, localização do quadro elétrico e outros equipamentos.

8) **RISCOS PRESENTES DURANTE O EVENTO**

- Condições meteorológicas adversas, potenciam a ocorrência de **doenças súbitas**, de maior ou menor complexidade, **acidentes de viação**, **queda de pessoas devido à aglomeração**, **colapso de estruturas** e **incêndios em equipamentos** de que podem resultar vítimas ou necessidade de empenhamento dos meios de resposta com rapidez.
- Em face dos eventos associados ao "congresso" e a previsível quantidade de pessoas esperadas, existe um potencial para originar ocorrências no âmbito de emergência pré-hospitalar, assim como retardar o acesso dos meios de socorro ou dificultar a abertura de corredores de evacuação, constituindo, assim, fatores críticos ao normal desenvolvimento das operações.



Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



9) MISSÃO DAS FORÇAS INTERVENIENTES

1) Corpos de Bombeiros

- No domínio da emergência pré-hospitalar, atuam por solicitação do COS e em estreita articulação com o INEM;
- Desenvolvem ações no âmbito do desencarceramento e de combate a incêndios urbanos e em meios de transporte;
- Desenvolvem todas as ações que conduzam a uma imediata intervenção potenciando permanentemente, a atuação articulada do dispositivo.
- Garantem a função de COS do dispositivo.

2) Instituto Nacional de Emergência Médica

- Garante a coordenação técnica das equipas de emergência pré-hospitalar;
- Dá sequência às missões solicitadas pelo COS ou pelo CODU.

3) Serviço Municipal de Proteção Civil de Vila Real

- Disponibiliza os meios e recursos necessários para a montagem do dispositivo de socorro e assistência;
- Assegura a presença de um dos seus elementos no local de concentração dos meios de emergência.

4) Polícia de Segurança Pública

- Sem prejuízo do seu dispositivo próprio, garante, sempre que solicitado, a segurança das operações de socorro e assistência;
- Garante, sempre que solicitado, a restrição ou condicionamento da circulação rodoviária e a abertura de corredores de emergência para a circulação de meios de socorro;
- Garante a articulação com o COS.

5) Comando Distrital de Operações e Socorro de Vila Real

- Assegura a articulação institucional;
- Fornece e instala a Tenda insuflável para apoio aos operacionais.



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

António
António

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



10) INSTRUÇÕES DE COORDENAÇÃO

a) **Gerais**

- A movimentação dos meios dos Corpos de Bombeiros far-se-á de acordo com o quadro do Dispositivo Operacional.
- A mobilização dos meios será efetuada pelo COS.
- O COS será assumido por um elemento de Comando dos CB's de Vila Real, (Anexo 5)
- A desmobilização dos meios será efetuada após indicação do término do evento.
- Não será permitida a permanência de Veículos Operacionais que não estejam previstos na grelha de meios.

b) **Gestão dos pedidos de socorro**

- Pedidos de socorro efetuados via 112, COS, CODU, INEM e CDOS ou presencialmente na tenda insuflável destinada aos meios de emergência.

c) **Movimentação dos meios do dispositivo**

- Todos os veículos, mesmo em marcha de emergência, só utilizarão os sinais luminosos (nunca os sonoros).
- Os Bombeiros deverão estar sempre em prontidão.
- Durante o congresso, os Bombeiros deverão permanecer na tenda insuflável destinada aos meios de emergência.
- Os extintores, logo que abertos mesmo que ainda tenham pó, deverão ser colocados fora de serviço.

d) **Horário do Dispositivo**

Dias 29 e 30 de novembro de 2019.



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



Dia 29 de Novembro	
Hora	Local
14:00	CB's
14.30	Local do Congresso
17:00	Reforço Alimentar/Café
21.00	Final
21.30	Jantar
Dia 30 de Novembro	
08:00	CB's
08.30	Local do Congresso
10.00	Reforço Alimentar/Café
13:00	Almoço
17:00	Reforço Alimentar/Café
21.00	Final
21.30	Jantar

Fonte: Câmara Municipal de Vila Real 2019

11) COMANDO E COMUNICAÇÕES

- **Comando**

- Compete ao COMANDANTE da área de atuação, assegurar permanentemente o cumprimento das determinações e o acionamento das medidas operacionais, com vista a minimizar a perda de vidas, bens e danos.

- **Comunicações**

- O Plano de Comunicações basear-se-á no Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal (SIRESP) e Rede Operacional dos Bombeiros (ROB). (Anexo 1)



12) SUSTENTAÇÃO LOGÍSTICA DA OPERAÇÃO

- Combustíveis à responsabilidade de cada CB.
- Alimentação a fornecer pela Organização – Câmara Municipal de Vila Real.
- Distribuição a cargo do SMPC.

13) SEGURANÇA

- Cada entidade participante no dispositivo de socorro e assistência ao Congresso da ANMP é responsável pelas condições de segurança relativas ao seu pessoal e equipamento.

Uniformização do pessoal.

- A guarnição dos veículos de combate a incêndios deverá utilizar o EPI Urbano, e os restantes com uniforme destinado ao pré-hospitalar.

14) GESTÃO DA INFORMAÇÃO

a. Informação Operacional

- i. Entende-se por informação operacional aquela que resulta do tratamento de todos os dados pertinentes disponíveis relacionados com a operação em causa e que permitem conhecer a globalidade da situação.
- ii. Da informação operacional constará:
 - O facto, acontecimento ou sucessão de acontecimentos que conduziram à ocorrência em causa;
 - As ações desencadeadas após o alerta;
 - As entidades envolvidas;
 - Os meios envolvidos: humanos e materiais;
 - Os danos efetivos e estimados;
 - As vítimas (feridos leves, graves e mortos).

b. Informação ao Público

- i. As entidades organizadoras, procedem ao necessário aviso do público presente na prova, através de meios que estejam ao seu alcance e previstos para as necessárias medidas de prevenção e precaução que devem ser adequadas a cada caso de emergência que se venha a verificar.



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



c. Comunicação Social

- i. O Presidente da Câmara de Vila Real, procede se necessário, ao aviso da população, através dos Órgãos de Comunicação Social Locais, para as necessárias medidas de prevenção e precaução que devem ser adequadas a cada caso de emergência que se venha a verificar.

Vila Real, 21 de junho de 2019

Serviços Municipais de Proteção Civil da Câmara Municipal de Vila Real

(António José da China Pereira)



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

Handwritten signatures

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AA	-	Área de Atuação
AD	-	Apoio Direto
AGIF	-	Agência para a Gestão Integrada de Incêndios Rurais
AHB	-	Associação Humanitária de Bombeiros
ANAC	-	Autoridade Nacional da Aviação Civil
ANEPC	-	Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
ANMP	-	Associação Nacional de Municípios Portugueses
APC	-	Agentes de Proteção Civil
AVATA	-	Aviões de Ataque Ampliado
AVATI	-	Aviões de Ataque Inicial
AVBM	-	Avião Bombardeiro Médio
AVBP	-	Avião Bombardeiro Pesado
ATI	-	Ataque Inicial
ATA	-	Ataque Ampliado
BAL	-	Base de Apoio Logístico
BCIN	-	Brigada de Combate a Incêndios
BHATI	-	Brigada Helitransportada de Ataque Inicial
BHSP	-	Base de Helicópteros em Serviço Permanente
BP	-	Bolsa de Peritos
BSB	-	Batalhão de Sapadores Bombeiros
BSF	-	Brigada de Sapadores Florestais
BTO	-	Briefing Técnico Operacional
CAS	-	Comandante de Assistência
CADIS	-	Comandante de Agrupamento Distrital
CB	-	Corpo de Bombeiros
CCOD	-	Centro de Coordenação Operacional Distrital
CCOM	-	Comando Conjunto para as Operações Militares
CCON	-	Centro de Coordenação Operacional Nacional
CDOS	-	Comando Distrital de Operações de Socorro
CDPC	-	Comissão Distrital de Proteção Civil
CETAC	-	Centro Tático de Comando
CELCOM	-	Célula Operacional de Logística e Comunicações do CNOS
CATA	-	Companhia de Reforço para Ataque Ampliado
CM	-	Câmaras Municipais
CMA	-	Centros de Meios Aéreos
C MDF	-	Comissão Municipal de Defesa da Floresta
CMPC	-	Comissão Municipal de Proteção Civil
CNAF	-	Corpo Nacional de Agentes Florestais
CNEPC	-	Comando Nacional de Emergência e proteção Civil
CNPC	-	Comissão Nacional de Proteção Civil
COC	-	Comando Operacional Conjunto
CODIS	-	Comandante Operacional Distrital
COM	-	Comandante Operacional Municipal
CONAC	-	Comandante Operacional Nacional
COPAR	-	Coordenador de Operações Aéreas
COS	-	Comandante das Operações de Socorro
CPO	-	Comandante de Permanência às Operações
CRIF	-	Companhia de Reforço para Incêndios Florestais
CTO	-	Comunicado Técnico Operacional
CVP	-	Cruz Vermelha Portuguesa
DECIR	-	Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais
DFCI	-	Defesa da Floresta Contra Incêndios
DGAM	-	Direção-Geral da Autoridade Marítima
DGPCE	-	Direção-Geral de Proteção Civil e Emergências
DIOPS	-	Dispositivo Integrado das Operações de Proteção e Socorro
DIPE	-	Dispositivo Integrado de Prevenção Estrutural



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



DON	–	Diretiva Operacional Nacional
DUPC	–	Diretiva Única de Prevenção e Combate
EAE	–	Estado de Alerta Especial
EAP	–	Equipa de Apoio Psicossocial
ECIN	–	Equipa de Combate a Incêndios
ECIN R–		Equipa de Combate a Incêndios de Reforço
EAUF	–	Equipa de Análise e Uso do Fogo
EIP	–	Equipa de Intervenção Permanente
ELAC	–	Equipa Logística de Apoio ao Combate
EHATI	–	Equipa Helitransportada de Ataque Inicial
EMEIF	–	Equipa de Manutenção e Exploração de Informação Florestal
EMIF	–	Equipa Municipal de Intervenção Florestal
EMGFA–		Estado-Maior General das Forças Armadas
EPCO	–	Equipa de Posto de Comando Operacional
ERAS	–	Equipa de Reconhecimento e Avaliação da Situação
ERCC	–	Emergency Response Coordination Centre
ESF	–	Equipa de Sapadores Florestais
FFAA	–	Forças Armadas
FAP	–	Força Aérea Portuguesa
FEB	–	Força Especial de Bombeiros
GAUF	–	Grupo de Análise e Uso do Fogo
GCIF	–	Grupo de Combate a Incêndios Florestais
GIPE	–	Grupo de Intervenção Permanente
GIPS	–	Grupo de Intervenção de Proteção e Socorro
GLOR	–	Grupo Logístico de Reforço
GNR	–	Guarda Nacional Republicana
GRUATA–		Grupo de Reforço para Ataque Ampliado
GREL	–	Grupo de Reforço Ligeiro
GRIF	–	Grupo de Reforço para Combate a Incêndios Florestais
GTF	–	Gabinete Técnico Florestal
HEATA–		Helicópteros de Ataque Ampliado
HEATI	–	Helicópteros de Ataque Inicial
HEB	–	Helicóptero Bombardeiro
HEBL	–	Helicóptero Bombardeiro Ligeiro
HEBM	–	Helicóptero Bombardeiro Médio
HEBP	–	Helicóptero Bombardeiro Pesado
HESA	–	Helicóptero de Socorro e Assistência
ICNF	–	Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas
IFN	–	Inventário Florestal Nacional
INEM	–	Instituto Nacional de Emergência Médica
INSTROP	–	Instrução operacional
IPMA	–	Instituto Português do Mar e da Atmosfera
JF	–	Junta de Freguesia
LEPP	–	Local Estratégico de Pré-posicionamento
MAA	–	Monitorização Aérea Armada
MAI	–	Ministro da Administração Interna/Ministério da Administração Interna
MN	–	Matas Nacionais
MR	–	Máquina de Rasto
NEP	–	Norma de Execução Permanente
NOP	–	Norma Operacional Permanente
OB	–	Organização de Baldios
OCS	–	Órgãos de Comunicação Social
OFOPE	–	Oficial de Operações de Emergência
OPAR	–	Oficial de Operações Aéreas
OPF	–	Organização de Produtores Florestais
PCO	–	Posto de Comando Operacional
PDEPC	–	Plano Distrital de Emergência de Proteção Civil
PJ	–	Polícia Judiciária
PLACOM–		Plano de Comunicações
PLANOP–		Plano de Operações
PMA	–	Posto Médico Avançado



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



PMEPC-	Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil
PNDFCI-	Plano Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios
PNEPC -	Plano Nacional de Emergência de Proteção Civil
PNPG -	Parque Nacional da Peneda-Gerês
POM -	Plano Operacional Municipal
POSIT -	Ponto de Situação
PT -	Ponto de Trânsito
PSP -	Polícia de Segurança Pública
RCDM -	Relatório de Controlo Diário de Missão
RNAP -	Rede Nacional de Áreas Protegidas
RNPV -	Rede Nacional de Postos de Vigia
RPAP -	Relatório Preliminar sobre Acidentes Pessoais
RPAV -	Relatório Preliminar sobre Acidentes com Veículos
ROB -	Rede Operacional dos Bombeiros
RSB -	Regimento de Sapadores Bombeiros
SADO -	Sistema de Apoio à Decisão Operacional
SDFCI -	Sistema de Defesa da Floresta Contra Incêndios
SEPC -	Secretário de Estado da Proteção Civil
SF -	Sapadores Florestais
SGO -	Sistema de Gestão de Operações
SGSSI -	Secretária-Geral do Sistema de Segurança Interna
SIOPS -	Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SIRESP-	Sistema Integrado de Redes de Emergência e Segurança de Portugal
SMPC -	Serviço Municipal de Proteção Civil
TO -	Teatro de Operações
UE -	União Europeia
VALE -	Veículo de Apoio Logístico
VCI -	Veículo de Combate a Incêndios
VCOC -	Veículo de Comando e Comunicações
VCOT -	Veículo de Comando Tático
VGEO -	Veículo de Gestão Estratégica e Operações
VHF -	Very High Frequency
VOPE -	Veículo de Operações Específicas
VPCC -	Veículo de Planeamento, Comando e Comunicações
VTT -	Veículo Tanque Tático
VTTP -	Veículo de Transporte Tático de Pessoal
ZA -	Zona de Apoio
ZCR -	Zona de Concentração e Reserva
ZI -	Zona de Intervenção
ZRR -	Zona de Receção de Reforços
ZS -	Zona de Sinistro



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

Para conhecimento:

- Comandante Operacional Distrital
- Câmara Municipal de Vila Real

Para Planeamento e Execução Interna:

- Serviço Municipal de Proteção Civil

Para Planeamento e Execução Externa:

- Comandante do Corpo de Bombeiros da Cruz Branca (comando.cruzbranca@gmail.com)
- Comandante do Corpo de Bombeiros da Cruz Verde (comando@bvcruzverde.com)
- Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) (antonio.barbosa@inem.pt)
- Polícia de Segurança Pública (PSP) (irmartins@psp.pt)
- Serviço Municipal de Proteção Civil (pcivil@cm-vilareal.pt)



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



ANEXOS



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



ANEXO 1 Meios e Recursos

Meios

Veículo	Operacionais	Dias
ABSC Cruz Branca	2	29 e 30 de Novembro
ABSC Cruz Verde	2	29 e 30 de Novembro
VUCI Cruz Verde	5	29 e 30 de Novembro
SIV - VMER	2	29 e 30 de Novembro
Tenda Insuflável – VCOT1706	2	29 e 30 de Novembro

Fonte SMPC de Vila Real 2019



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

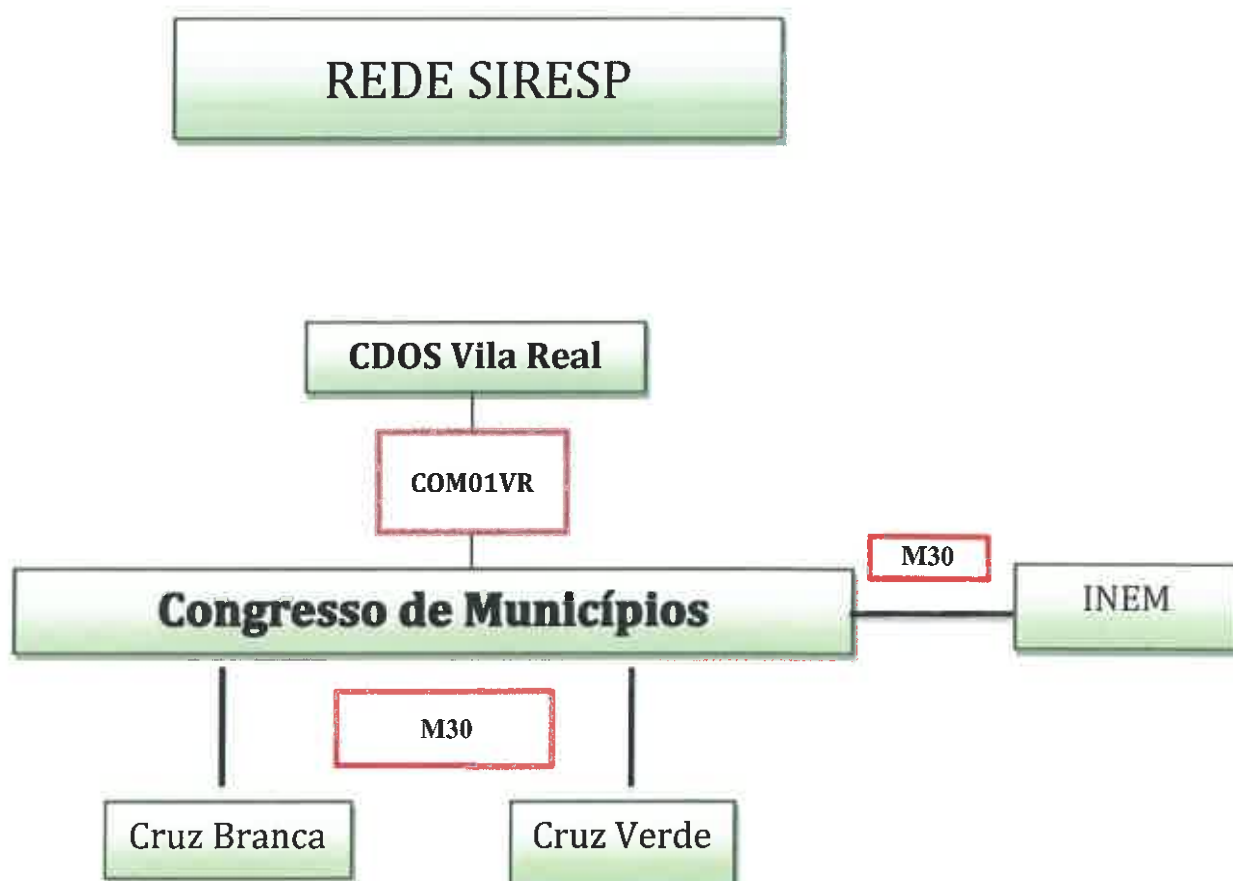
PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



ANEXO 2 Plano de Comunicações



Fonte: SMPC de Vila Real 2019



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

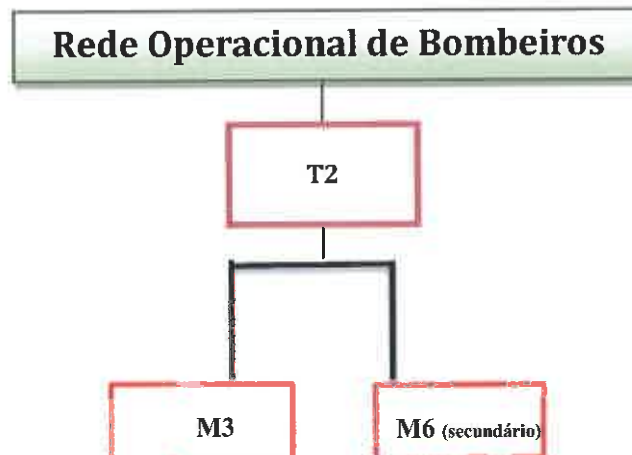
01

2019



ANEXO 2

Plano de Comunicações



Fonte: SMPC de Vila Real 2019



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

[Handwritten signatures]

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



Anexo 3

Enquadramento geral do local das atividades



**DESCENTRALIZAR
REGIONALIZAR
MELHOR PORTUGAL**
29 e 30 NOVEMBRO 2019 | VILA REAL



PROGRAMA

Sexta-feira | 29 novembro 2019

Sábado | 30 novembro 2019

14H00 ACREDITAÇÃO DE CONGRESSISTAS

15H00 SESSÃO DE ABERTURA

- Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Santos
- Presidente da Mesa do Congresso da ANMP, Ricardo Gonçalves
- Presidente do Conselho Diretivo da ANMP, Manuel Machado
- Ministro da Modernização do Estado e da Administração Pública, Alexandra Leitão
- Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa

17H30 INÍCIO DOS TRABALHOS

- Ratificação do Regulamento do XXIV Congresso da ANMP
- Apresentação e discussão do Relatório de Atividades da ANMP
- Parecer do Conselho Fiscal da ANMP

18H00 TEMA: ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
APRESENTAÇÃO PELA RELATORA

- Ulisses Gomes, Presidente da Câmara Municipal de Portimão e Vice-presidente do Conselho Diretivo da ANMP
- Debate

20H00 Final dos trabalhos

Jantar livre

09H00 TEMA: MODELO DE DESENVOLVIMENTO DO PAÍS
APRESENTAÇÃO PELO RELATOR

- Alfredo Morais, Presidente da Assembleia Municipal do Seixal e Vice-presidente do Conselho Diretivo da ANMP
- Debate

11H30 TEMA: FINANCIAMENTO LOCAL
APRESENTAÇÃO PELO RELATOR

- Filipe Esteves, Presidente da Câmara Municipal de Aveiro e Vice-presidente do Conselho Diretivo da ANMP
- Debate

12H30 intervalo para almoço

15H00 Apresentação da Resolução do XXIV Congresso

- Presidente do Conselho Diretivo da ANMP, Manuel Machado
- Debate

16H00 Votações nos termos dos estatutos da ANMP e do regulamento do Congresso

16H30 SESSÃO DE ENCERRAMENTO

- Presidente da Mesa do Congresso da ANMP, Ricardo Gonçalves
- Presidente do Conselho Diretivo da ANMP, Manuel Machado
- Primeiro Ministro, António Costa



Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01 2019



Anexo 4

Planta de enquadramento geral.

ÁREA DO CONGRESSO DE MUNICIPIOS - PLANTA GERAL





Data: 15-11-2019 :

Serviço Municipal de Proteção Civil

Handwritten signatures

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



ANEXO 5 PLANTA DE EVACUAÇÃO HOSPITAL

PLANTA DE EVACUAÇÃO CONGRESSO- HOSPITAL





Data: 15-11-2019 :

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01
2019



Anexo 6

Lista de Contactos

Entidade	Nome	Contacto
Comandante do CB Cruz Branca	Orlando Matos	961 771 604
2.º Comandante do CB Cruz Verde	Ricardo Costa	938 605 746
Comandante Operacional Distrital de Vila Real	Álvaro Ribeiro	964 566 628
C.M. Vila Real	Vereador Carlos Silva	939 480 902
	Nuno Silva	964 263 886
Encarregado Geral da Câmara Municipal de Vila Real	António China	919 521 108
INEM	Dr. António Barbosa	924 492 212
PSP	Comissário João Martins	962 021 419
	Subcomissário Agostinho Vaz	969 863 077

Fonte: SMPC de Vila Real 2019

- ✓ Câmara Municipal de Vila Real (Vereador) (carlos.silva@cm-vilareal.pt)
- ✓ Câmara Municipal de Vila Real (nuno.silva@cm-vilareal.pt)
- ✓ Comandante do Corpo de Bombeiros da Cruz Branca (comando.cruzbranca@gmail.com)
- ✓ Comandante do Corpo de Bombeiros da Cruz Verde (comando@bvcruzverde.com)
- ✓ Comandante Operacional Distrital de Vila Real – CODIS (alvaro.ribeiro@prociiv.pt)
- ✓ Comando Distrital de Operações de Socorro de Vila Real (CDOS) (cdos.vreal@prociiv.pt)
- ✓ Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) (antonio.barbosa@inem.pt)
- ✓ Polícia de Segurança Pública (PSP) (jrmartins@psp.pt)
- ✓ Serviço Municipal de Proteção Civil (pcivil@cm-vilareal.pt)



Serviço Municipal de Proteção Civil

Data: 15-11-2019 :

Amílcar *Fernando*

PLANOP

Plano de Operações Municipal

01

2019



ANEXO 7

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA TENDA



Handwritten signatures

CONCURSO PÚBLICO

Alteração ao

PROGRAMA DE CONCURSO

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE SEGUROS AO MUNICÍPIO

novembro de 2019



PROGRAMA DE CONCURSO

CAPITULO IV - APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS

Artigo 19º Preço base

O preço base, **por ano**, do concurso é de 126 800 €, isento de IVA conforme disposto no nº 28 do artigo 9º do Código do IVA.



A handwritten signature in black ink, appearing to be "António", written in a cursive style.

CONCURSO PÚBLICO

**ALTERAÇÕES AO
CADERNO DE ENCARGOS
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE SEGUROS AO MUNICÍPIO**

10 de setembro de 2019



Prestação de Serviços na Área de Seguros

CADERNO DE ENCARGOS

Artigo 10º

Preço base

Para a aquisição de serviços a que se refere o presente de encargos, fixa-se como parâmetro base do preço contratual **anual**, o valor de 126 800 €, isento de IVA ao abrigo do artigo 9º do CIVA.

PARTE II

Cláusulas Técnicas Especiais

A - RAMO ACIDENTES PESSOAIS

I – ACIDENTES PESSOAIS - PESSOAL DE CONTRATOS DE EMPREGO E INSERÇÃO CEI's e CEI's + DE PROTOCOLOS COM O I.E.F.P. OU OUTRAS ENTIDADES

1. .
2. .
3. **Capitais (por pessoa segura):** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas	Valor
.....
Subsídio Diário por Incapacidade Temporária	15 €
.....

II – ACIDENTES PESSOAIS – GRUPO / CAMPO DE FÉRIAS

1. .
2. .
3. **Capitais (por pessoa segura):** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado

Coberturas e Capitais por pessoa segura, por acidente	Valores
Morte ou Invalidez Permanente	48 000,00 €
Despesas de Tratamento	6 000,00 €
Despesas com Busca, Socorro e Salvamento	1 000,00 €
Despesas de Funeral	4 800,00 €
Despesas com Próteses/Ortóteses	450,00 €



IV – Estágios Profissionais – PEPAL

1. .
2. .
3. **Capitais (por pessoa segura):** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas	Valor
.....
Subsídio Diário por Incapacidade Temporária	15 €
.....

V – Membros da Comissão Alargada de Proteção de Crianças e Jovens

1. .
2. .
3. **Capitais (por pessoa segura):** As coberturas de seguro de Acidentes Pessoais do pessoal referido no ponto anterior vigorarão por capitais de acordo com o mapa abaixo indicado:

Coberturas	Valor
.....
Subsídio Diário por Incapacidade Temporária	15 €
.....

D - RAMO PATRIMONIAL MULTIRRISCOS

1. .
2. .
3. **Franquia:** Sem franquias, exceto a categoria de Fenómenos Sísmicos em que a franquia é de 5% do capital seguro, por edifício/equipamento municipal.



Alteração ao ANEXO II - Mapa de Viaturas e Máquinas

Matricula	Marca	Modelo	Tipo	Ano Data Matricula	Cilind.	Comb.	Peso Bruto	Nº Ocupantes incluindo Condutor	Capitais Responsabilidade Civil		Assistência em viagem	Prémio Total
									Danos materiais	Danos corporais		
SI-26-97	MASSEY-FERGUSON	MF-355-4RM	Trator Agrícola	24/07/1989	2502	Gasóleo		1	1 000 000 €	5 000 000 €		
09-IE-59	LANDINI	L	Trator Agrícola	14/09/2009	4400	Gasóleo	6400	1	1 000 000 €	5 000 000 €		

Município de Vila Real

Estudo de viabilidade económica-financeira de suporte à concessão de transportes públicos de passageiros

*Estritamente
privado
e confidencial
Minuta*

novembro 2019



pwc

Strait

Augusto

Município de Vila Real
Av. Carvalho Araújo
5000-657 Vila Real

20 de novembro de 2019

Minuta para discussão

Exmos. Senhores

De acordo com os termos descritos no contrato n.º 50/2018 de prestação de serviços profissionais datado de 01 de outubro de 2018 (“Contrato”), anexamos o nosso relatório relativo à caracterização geral e ao estudo de viabilidade económica-financeira da futura concessão do transportes regular e flexível do Município de Vila Real.

Chamamos a vossa atenção para os comentários ao âmbito e abordagem do nosso trabalho, bem como para as limitações encontradas, constantes das páginas seguintes.

Este relatório é uma minuta para efeitos de discussão. Os comentários apresentados no mesmo estão sujeitos a correção ou a não serem incluídos no nosso relatório final. As nossas conclusões definitivas serão apresentadas na versão final do nosso relatório.

Exceto quando indicado no contrato ou acordado expressamente por escrito, não aceitamos qualquer responsabilidade (incluindo por negligência), relativamente a este relatório perante qualquer outra entidade ou para qualquer outra finalidade. Este relatório não poderá ser disponibilizado a qualquer outra entidade.

Atentamente,

António Rodrigues
T: +351 213 599 314
M: +351 917 614 868
antonio.rodrigues@pwc.com

Hernâni Silva
T: +351 213 599 309
M: +351 919 773 854
hernani.jose.silva@pwc.com

Sérgio Brás Veloso
T: +351 213 599 309
M: +351 910 549 208
sergio.bras.veloso@pwc.com



PrévaterhouseCoopers / A/S - Assessoria de Gestão, Lda - Palácio Setúbalvor, Rua Sousa Martins, 1 - 2.º Esc. 1069 - 316 Lisboa
Contribuinte n.º 504 193 279 - Capital social Euro 750.000 - Matriculada na conservatória do Registo Comercial sob o n.º 504 193 279

Estritamente privado e confidencial
Minuta

Município de Vila Real
PwC

novembro 2019
2

Glossário

Termo	Definição
€ xxk	Milhares de Euros
€ xxm	Milhões de Euros
H	Histórico
k	Milhares
Km	Quilómetros
m	Milhões
min	Minutos
Município	Município de Vila Real
P	Projetado
PwC	PricewaterhouseCoopers / AG – Assessoria de Gestão, Lda
TCMA	Taxa anual de crescimento composta
TUVR	TUVR – Urbanos de Vila Real Unipessoal, Lda
VOC	Vehicle Operating Costs



Pontos prévios

Âmbito do trabalho

O presente relatório tem por objetivo apresentar a caracterização geral do projeto e as análises desenvolvidas no âmbito do estudo de viabilidade económico-financeira da futura concessão do transportes regular e flexível do Município de Vila Real, no contexto do apoio ao Município de Vila Real na preparação do Processo de Concurso Público para a Concessão da Exploração de Transportes Coletivos.

Principais fontes de informação

No decurso do nosso trabalho, utilizámos informação de diversas fontes, disponibilizada pelo Município de Vila Real, e informação específica do mercado obtida através de fontes de informação de domínio público e privado. As fontes das várias informações utilizadas encontram-se referidas ao longo deste relatório.

De salientar que as conclusões obtidas e os cálculos efectuados estão dependentes da qualidade da informação fornecida em todos os aspectos materialmente relevantes.

Limitações e limitações

O presente trabalho teve por base as informações fornecidas pelo Município de Vila Real, as quais foram utilizadas para estimar eventos futuros, baseadas em pressupostos que podem não permanecer válidos durante o período da concessão, pelo que não emitimos qualquer opinião sobre a possibilidade dos resultados a atingir no futuro corresponderem aos estimados e projetados, nem o presente trabalho pode ser entendido como uma garantia ou confirmação de que os pressupostos subjacentes se verificarão. Na medida em que, frequentemente, surgem situações/circunstâncias imprevisíveis, é expectável que existam diferenças entre os resultados prospetivos e resultados reais, sendo que essas diferenças podem ser materialmente relevantes.

Os resultados e conclusões do presente relatório devem ser analisados à luz do âmbito, fontes de informação e restrições e limitações acima referidas, podendo não identificar todos os aspetos relevantes e que poderiam inclusive alterar as conclusões alcançadas.

As conclusões obtidas, que em todo o caso consideramos razoáveis e defensáveis tendo em conta a informação que nos foi disponibilizada, assentam em metodologias e técnicas normalmente adotadas, mas outros poderão chegar a conclusões diferentes e utilizar outras metodologias para concluir sobre a viabilidade económica-financeira da futura concessão do transporte regular e flexível do Município de Vila Real.

Representação

Obtivemos confirmação dos responsáveis do Município de Vila Real, que na medida do seu conhecimento e convicção, o presente relatório não apresenta erros ou omissões materialmente relevantes e que representa de forma apropriada a situação atual e expectativas quanto aos resultados futuros. Foram incluídos no nosso relatório os comentários do Município, no nosso entender, se mostram relevantes e apropriados.

Sumário Executivo



O Município de Vila Real pretende lançar um concurso público para a exploração dos transportes públicos urbanos e interurbanos, da cidade de Vila Real...

- Atualmente, em resultado da suspensão do contrato de concessão, a operação do transporte urbano tem vindo a ser realizada através de **contrato de prestação de serviços por ajuste direto**
- Adicionalmente, no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros, **serviço público de transportes de passageiros passou a ser responsabilidade do Município de Vila Real**
- Deste modo, o Município pretende **lançar um concurso público para a exploração da rede de transportes urbana e interurbana** de Vila Real, potenciando as sinergias **da gestão conjunta** da rede urbana e interurbana e tendo como objetivo o **aumento da mobilidade urbana**, através redefinição das redes estruturantes da cidade de Vila Real

Breve enquadramento do projeto

Rede Urbana		Rede Interurbana	
Linhas	Percursos	Linhas → Vila Real	
Linha 1	UTAD → Lordelo	Abaças	<ul style="list-style-type: none"> • Para além da rede urbana atual, o Município de Vila Real pretende a criação de 3 novas linhas de transporte urbano (linhas 6, 7 e 8) e a extensão das linhas já existentes 1, 4 e 5, de forma a potenciar a coesão territorial e melhorar as opções de mobilidade • Adicionalmente, o Município pretende concessionar 13 linhas interurbanas de forma a fazer a ligação a Vila Real • O Município pretende ainda incluir o serviço de transporte flexível na concessão
Linha 1A	Vila Marim → UTAD	Aguaçãs	
Linha 2	V. Paulista → P. Cunhos	Arnadelo	
Linha 3	Flores → Z. Industrial N. S.	Aveção Cabo	
Linha 4	UTAD → Conceição	Fortunho	
Linha 4A	Borbela → UTAD	Justes (p/Lamares ou Sang.)	
Linha 5A	Andrães → Praça da Galiza	Lamares	
Linha 6	Mouços → Mercado Bº S. Vicente Paulo	Pena	
Linha 7	Bº Ferreiros → CC.N. Shopping	Pomarelhos	
Linha 8	Shopping → Shopping	Povoação	
Noturna	Shopping → Shopping	Testeira	
Domingo	Adaptação da linha	Vila Cova	

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Município de Vila Real

PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

novembro 2019
6

Considerando todos os cenários analisados, a compensação anual a pagar ao concedente oscila entre ~€688 k e ~€819 k no cenário A e ~€808 k e ~€925 k no cenário B

Principais conclusões

Principais pressupostos

Receita

O cálculo da receita teve por base o número de validações por tipo de bilhete e preço dos bilhetes atualmente aplicados para os percursos urbanos e interurbanos, com a possibilidade de os utilizadores dos transportes interurbanos utilizarem os bilhetes no percurso urbano

Opex

Os custos operacionais estimados ascendem em média a ~€2.55 m / ano com destaque para os custos com pessoal (53 motoristas + pessoal de gestão) que representam ~44.6% e ainda os custos com combustível e manutenção que representam ~ 41.7% do total

Capex

Foi considerado um investimento de €4.4 m em 2020, do qual 49% representa investimento em autocarros urbanos, 23% em interurbanos e o restante ~€1.2 m referem-se maioritariamente aos ativos revertidos, SAE e bilhética

Investimento inicial



x14 autocarros interurbanos



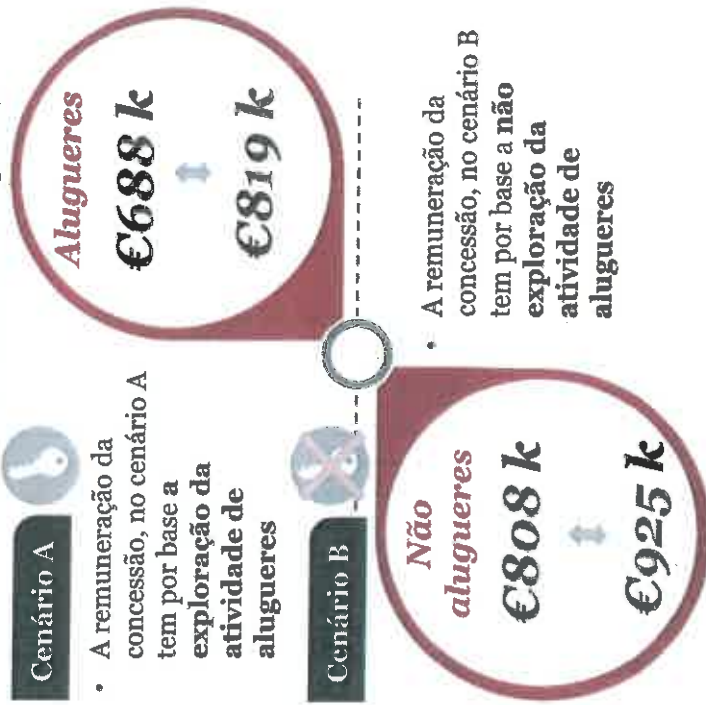
x16 autocarros urbanos

Vida útil

16 anos

Em linha com a política de mobilidade, este investimento inclui 2 Mibus elétricos, que irão operar na linha 7

- Estima-se que o valor da compensação anual a pagar se situe entre os ~€688 k e ~€819k no Cenário A (com alugueres) e ~€808 k e ~€925 k no Cenário B (sem alugueres)



Handwritten signatures and initials

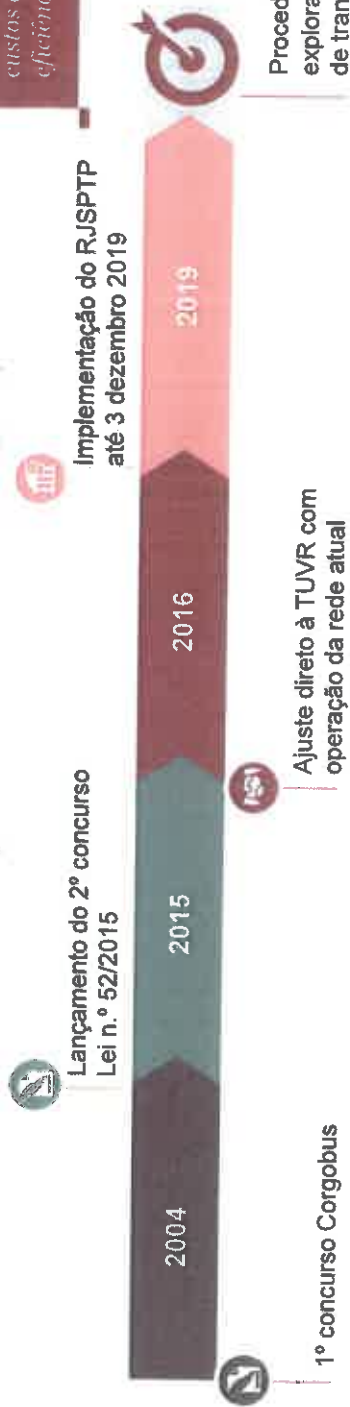
Enquadramento

No âmbito da Lei n.º 52/2015, relativa ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros, o Município pretende lançar um concurso público para a concessão do transportes públicos de passageiros

Breve enquadramento do serviço público de transporte em Vila Real

- A exploração da rede de transportes urbanos de Vila Real foi inicialmente adjudicada, em 2004, à Corgobus por um período de 10 anos
- Após a prorrogação do contrato celebrada em 2012 ter sido considerada ilegal pelo Tribunal de Contas, foi aberto, em 2015, um novo concurso para a adjudicação da exploração da rede de transportes urbanos da cidade que previa o alargamento da rede
- Em 2016, o Município e a TUVR celebram um contrato de concessão que foi, posteriormente, suspenso pelo Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, dada a providência cautelar de um dos concorrentes. Consequentemente, a operação do transporte urbano tem vindo a ser realizada através de contrato de prestação de serviços por ajuste direto, não tendo sido incluído no mesmo o alargamento da rede
- Relativamente aos transportes interurbanos, as linhas são atualmente exploradas por vários operadores privados. No âmbito da Lei n.º 52/2015, relativa ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiro (RJSPTP) que estabelece que a gestão e atribuição do serviço de transportes públicos seja através da Autoridade dos Transportes, o serviço público de transportes de passageiros passou a ser responsabilidade do Município de Vila Real
- Neste sentido, tendo em conta a necessidade de lançar um novo concurso relativo às linhas interurbanas e à necessidade de melhorar o serviço urbano, o Município pretende lançar um concurso público para a exploração da rede de transportes urbana e interurbana de Vila Real

Vantagens de uma concessão conjunta
Ao exploração conjunta das redes urbana e interurbana potencia sinergias para o operador ao nível dos custos de investimento (ex: apenas um sistema de bilhética) e custos operacionais (ex: maior eficiência ao nível de custos fixos)



Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Município de Vila Real
PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

novembro 2019
9

O Município, como autoridade de transportes, pretende explorar o serviço público sob o regime de concessão, de forma a transferir o risco da exploração e de investimento para um operador privado com experiência

Definição do modelo de exploração do serviço público de transporte

- De acordo com o RJSPTP, o serviço público de transporte pode ser explorado da seguinte forma:



O contrato de serviço público, pode ter a natureza de contrato de **concessão** de serviço público, em que o operador explora o serviço em nome próprio sob condições definidas pelo Município, ou através de contrato de **prestação** de serviço público, em que presta o serviço mediante o pagamento de remuneração

RJSPTP
9 DE JUNHO 2015
ARTIGO 6º
(...) os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de passageiros municipais

- Neste âmbito, **Município optou** pelo lançamento de um concurso para a atribuição de um **contrato de concessão** de serviço público de transporte de passageiros, em regime de exclusividade

Vantagens da exploração através de concessão

Desde 2004 que o serviço público de transportes tem vindo a ser operado em regime de concessão e, deste modo, a CMVR não dispõe de *know-how* para a exploração do serviço de transportes, que os operadores privados possuem (ex: nível de recursos, eficiência de custos, economias de escala, procedimentos, entre outros)*

Transferência de risco acrescidos do Município para o operador privado
Mitigação do investimento inicial e de manutenção, que são geralmente avultados

*Custos operacionais por kms percorridos em 2018



Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

A concessão dos transportes públicos de Vila Real no percurso urbano e interurbano tem como objetivo o aumento da mobilidade urbana, através da redefinição das redes estruturantes da cidade de Vila Real

Enquadramento dos objetivos do projeto em termos de mobilidade

- A concessão dos transportes públicos de Vila Real nos percursos urbano e interurbano visa uma aposta no aumento da mobilidade urbana, pela redefinição de uma estratégia integrada das redes estruturantes da cidade Vila Real
- Paralelamente, o Município pretende, na sua estratégia global, a extensão das infraestruturas de apoio aos transportes públicos, aos peões e à circulação em bicicleta

Objetivos integrados na mobilidade urbana

- Reforço do uso do transporte coletivo
- Otimização entre o percurso (inter)urbano, de forma a agilizar a deslocação ao centro da cidade
- Reduzir a dependência do automóvel privado
- Integração do transporte flexível

- Proteção dos espaços nobres da cidade do excesso de automóveis
- Reforçar o papel destes espaços nobres como suporte das deslocações pedonais e atividades sociais/ de lazer
- Digitalização dos transportes públicos (App móvel, bilhética)
- Transformar a mobilidade ambientalmente sustentável

Mobilidade Urbana

Condição criada para um indivíduo se deslocar entre várias zonas da cidade



Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

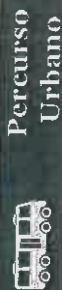
Município de Vila Real
PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

Caracterização do atual sistema de transportes

A rede urbana atual de Vila Real é assegurada pela TUVR, que opera cinco linhas diurnas, uma noturna e um serviço aos domingos

Rede atual de transportes urbanos



- A operação da atual rede de transportes públicos urbanos de Vila Real é assegurada pela TUVR, que opera cinco linhas diurnas, uma noturna e um serviço aos domingos

Linha	Percorso (Rede base)	Frequência	Extensão da linha
Linha 1	UTAD → Centro → Lordelo	20 a 30 min	15.7 km
Linha 2	Vila Paulista → Parada de Cunhos	30 min	9.3 km
Linha 3	Flores → Centro → UTAD → Z. Industrial	30 min	18.6 km
Linha 4	UTAD → Centro → N. Sra. Da Conceição	20 a 30 min	9.0 km
Linha 5	Ranginha → Praça da Galiza	4 viagens diárias em cada sentido	6.2 km
Noturna	CC N. Shopping Conceição → N. Sra. Da Conceição → Hospital Câmara Shopping → CC N.	30 min	13.5 km
Domingo	CC N. Shopping → Lordelo		

A adaptação da linha 1 ao Domingo em paragens específicas

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Município de Vila Real
PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

novembro 2019
13

Em 2018 o serviço de transporte urbano registou cerca de 1.4 milhões de validações, com 17 viaturas a assegurar o transporte urbano diariamente

Número de validações **Frota atual**  **Percurso Urbano**

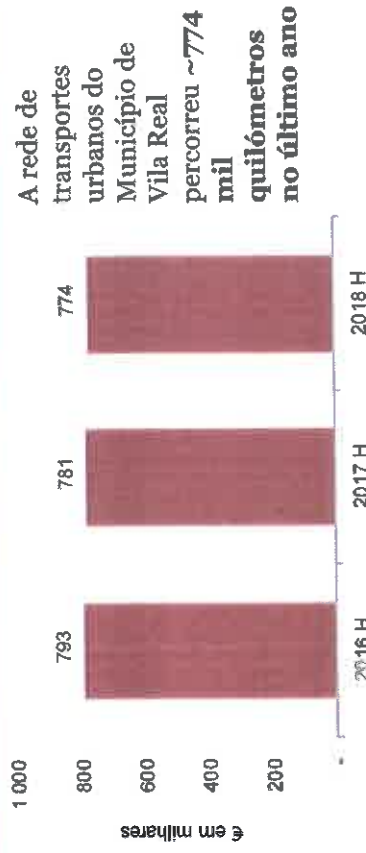
Nos últimos três anos, o número de validações tem-se mantido estável, registando-se cerca de 1.4 milhões de validações anualmente

Linha	2016	2017	2018
Linha 1	598 441	584 674	566 779
Linha 2	224 345	224 974	226 614
Linha 3	176 367	171 672	183 213
Linha 4	332 271	343 552	371 023
Linha 5	7 310	7 065	8 784
Linha Noturna	25 522	29 062	32 023
Total	1 364 256	1 360 999	1 388 436

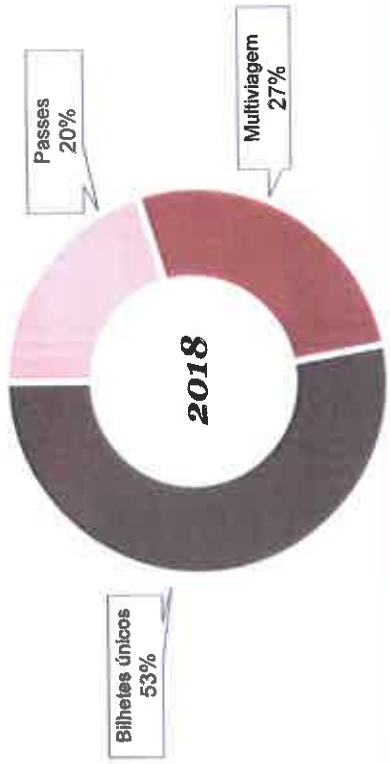
TUVR  **Alugados**  **17 autocarros** 

De forma a manter o nível do serviço prestado, a TUVR procedeu ao reforço da rede utilizando **4 autocarros alugados**. Em resultado da providência cautelar interposta por um dos concorrentes, não se encontra em vigor o contrato de concessão, o que impediu a execução dos **investimentos na renovação da frota**

Quilómetros percorridos na rede



Receita por tipologia de título



A atual rede de transportes interurbana conta com 19 linhas de ligação ao centro da cidade de Vila Real, asseguradas por operadores privados, nomeadamente, a Rodonorte, Grupo Santos e Auto Viação do Tâmega

Rede de transportes interurbana atual

Percurso Interurbano

A rede interurbana operada por privados assegura atualmente o transporte de 936 alunos

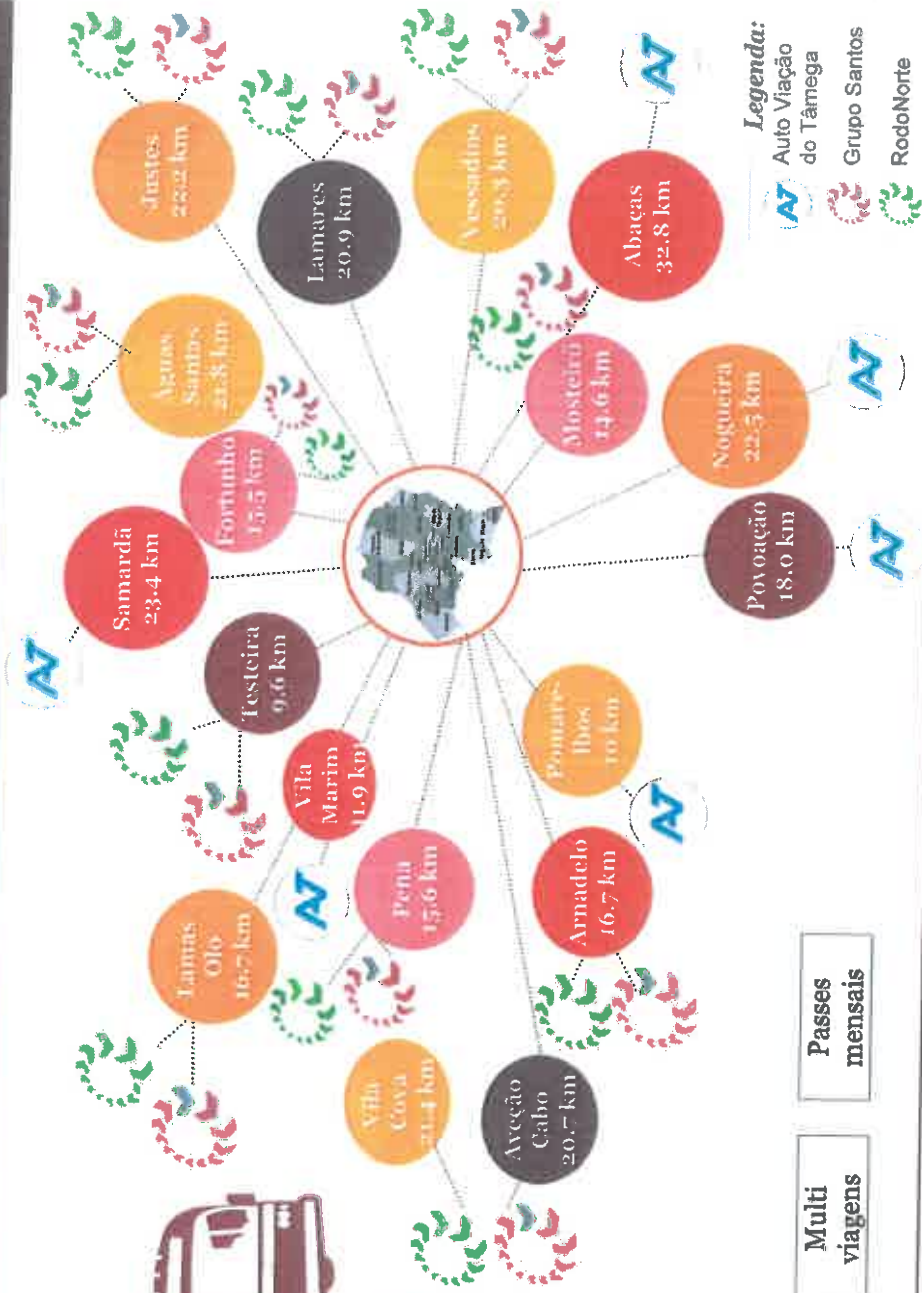


Linha com maior extensão:

Abaças: Vila Real - Guiães

Linha com menor extensão:

Testeira: Vila Real - Testeira



Legenda:
 Auto Viação do Tâmega
 Grupo Santos
 Rodonorte

- Tipo de título
- Bilhetes simples
- Multi viagens
- Passes mensais

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Município de Vila Real
PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

Atualmente, o Município tem encargos no valor de ~€352 k com o transportes público de passageiros em Vila Real, excluindo o valor dos passes escolares

Encargos do Município

- O quadro abaixo reporta os encargos do município de Vila Real para assegurar os transportes públicos de passageiros na cidade, no valor de **~€352 k em 2018**
- Os encargos considerados do Município de Vila Real com o transporte público tem por base, a compensação ao operador atual da rede urbana, no valor de aproximadamente €200 k e as indemnizações pagas aos atuais operadores das linhas urbanas, que resultam em ~€152 k
- Os valores excluem o montante dos passes escolares suportados pelo Município



Encargos do Município com a rede de transportes públicos

Detalhe	2018	Observações
Compensação rede urbana	€200 k*	• Valor compensatório pago, em 2018, à atual prestadora do serviço de transportes públicos urbanos em Vila Real
Indemnização carreiras interurbanas	€152 k	• Encargo do município com indemnizações relativamente às carreiras interurbanas utilizadas no transporte escolar
Total	€352 k	

*Valor da compensação a pagar pelo Município no âmbito do contrato de concessão celebrado em 2016. Os valores atualmente a serem pagos no âmbito do ajuste direto com a TUVR são superiores a este valor

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Caracterização do sistema de transportes a concessionar

Handwritten signatures in black ink, including a large signature at the top and a smaller one below it.

O Município pretende a criação de 3 novas linhas de transporte urbano (linhas 6, 7 e 8) e a extensão das linhas já existentes 1, 4 e 5, de forma a potenciar a coesão territorial e melhorar as opções de mobilidade

Rede a concessionar – percurso urbano



Percurso Urbano

- O Município pretende com a nova concessão estender três linhas já existentes – linhas 1, 4 e 5, na qual a linha 5 é substituída pela linha 5A. Esta extensão pretende reforçar os respetivos circuitos nos períodos de maior afluência de passageiros e estender a rede de transportes urbanos a novas freguesias
- Adicionalmente, decorrente do alargamento da zona urbana do Município nos últimos anos e das necessidades de mobilidade da população, o Município de Vila Real pretende alargar a atual rede urbana, prevendo a criação de 3 linhas novas – linhas 6, 7 e 8 – para os percursos, respetivamente Mouços – Mercado, Bairro de Ferreiros – Bairro São Vicente de Paulo (Linha dos Bairros) e linha circular com origem e destino no Centro Comercial Nosso Shopping

Linha	Percurso	Frequência*	Extensão da linha
Linha 1		15 a 20 min	15.7 km
Linha 1A	Vila Marim UTAD	6 circulações/dia	20.1 km
Linha 2		20 min	10.2 km
Linha 3		25 min	12.0 km
Linha 4		25 a 30 min	9.1 km
Linha 4A	Borbela UTAD	6 circulações/dia	11.3 km
Linha 5A	Andrães Pç da Galiza	6 circulações/dia	10.0 km
Linha 6	Mouços Mercado	6 circulações/dia	9.0 km
Linha 7	Bº Ferreiros Vic. Paulo	8 circulações/dia	11.0 km
Linha 8	CCN. Shopping	20 min	13.1 km
Noturna		30 min	13.5 km

Legenda:

Rede atual

Reforço

Novas linhas

*a frequência da linha varia consoante horário de verão, inverno e período escolar. A frequência apresentada refere-se ao horário de inverno, que representa 189 dias do ano
Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Adaptação da linha 1 ao Domingo em paragens específicas

Adicionalmente, o Município pretende concessionar 13 linhas interurbanas de forma a fazer a ligação a Vila Real...

Rede a concessionar – percurso interurbano



Percurso Interurbano

Linhas	Frequência*	Extensão da linha	Notas
Abaças	6 circulações/ dia	33 Km	• O Município de Vila Real pretende abranger na nova concessão o percurso interurbano a Vila Real, coberto por 13 linhas interurbanas
Águas Santas	6 circulações/ dia	22 Km	• Os atuais percursos interurbanos de ligação a Vila Real, não abrangidos pela concessão, irão ser salvaguardados da seguinte forma:
Arnadelo	2 circulações/ dia	17 Km	<ul style="list-style-type: none"> ○ As linhas de Vila Marim e Mosteirô irão ser integradas no percurso urbano pela expansão da rede ○ A linha de Lamas de Olo irá ser transferida para a operação dos Transportes flexíveis ○ Os percursos das linhas de Vessadios, de Samardá e de Nogueira irão ser salvaguardados pela operação da Comunidade Intermunicipal (CIM) do Douro
Aveção do Cabo	7 circulações/ dia	21 Km	
Fortunho	3 circulações/ dia	15 Km	
Justes (por Lamas)	6 circulações/ dia	22 Km	
Justes (por Sanguinhedo)	6 circulações/ dia	22 Km	
Lamares	4 circulações/ dia	21 Km	
Pena	6 circulações/ dia	16 Km	
Pomarelhos	8 circulações/ dia	10 Km	
Povoação	8 circulações/ dia	18 Km	
Testeira	6 circulações/ dia	10 Km	
Vila Cova	6 circulações/ dia	21 Km	

Legenda:



Linhas reforçadas durante o período escolar

F

Reforço em dia de Feira

*a frequência das linhas varia consoante horário de anual (260 dias), dias de feira (104 dias) e período escolar (240 dias). A frequência apresentada refere-se ao horário anual
Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

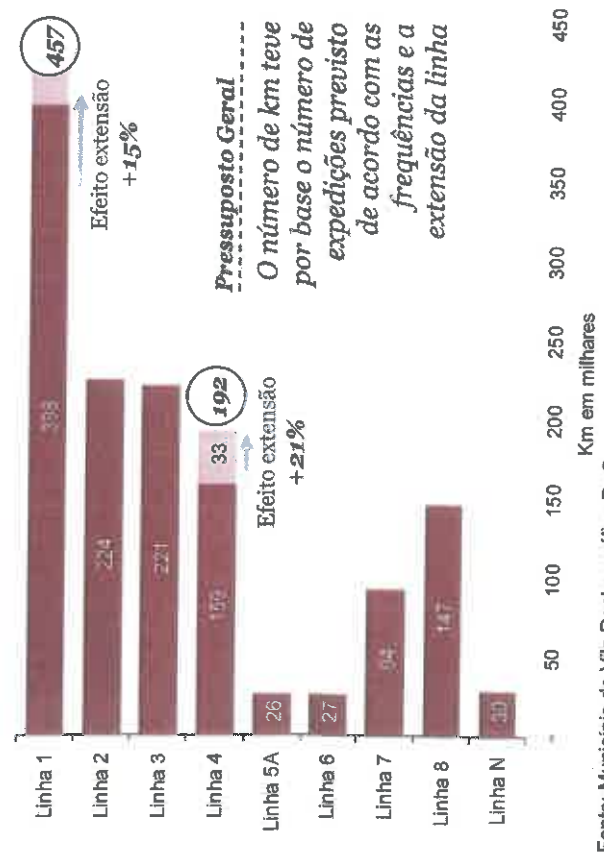
Pressupostos e perspetivas futuras

Estimou-se que sejam percorridos ~1 416 k quilómetros em 2019, +92% dos km percorridos em 2018 no percurso urbano e que os km percorridos anualmente pelos transportes interurbanos atinjam os 429 k quilómetros

Quilómetros percorridos

Percorso Urbano

- Com as alterações à atual rede urbana de transportes é expectável que os **km percorridos aumentem ~92% face a 2018**
- Assim, espera-se que o transporte urbano de Vila Real, com a futura concessão atinja os **1 416 k quilómetros percorridos**, dos quais, **8% decorrem do efeito da extensão das linhas existentes e 19% pela inclusão de novas linhas**
- Considerou-se um fator adicional de ~4.5% de quilómetros em vazio



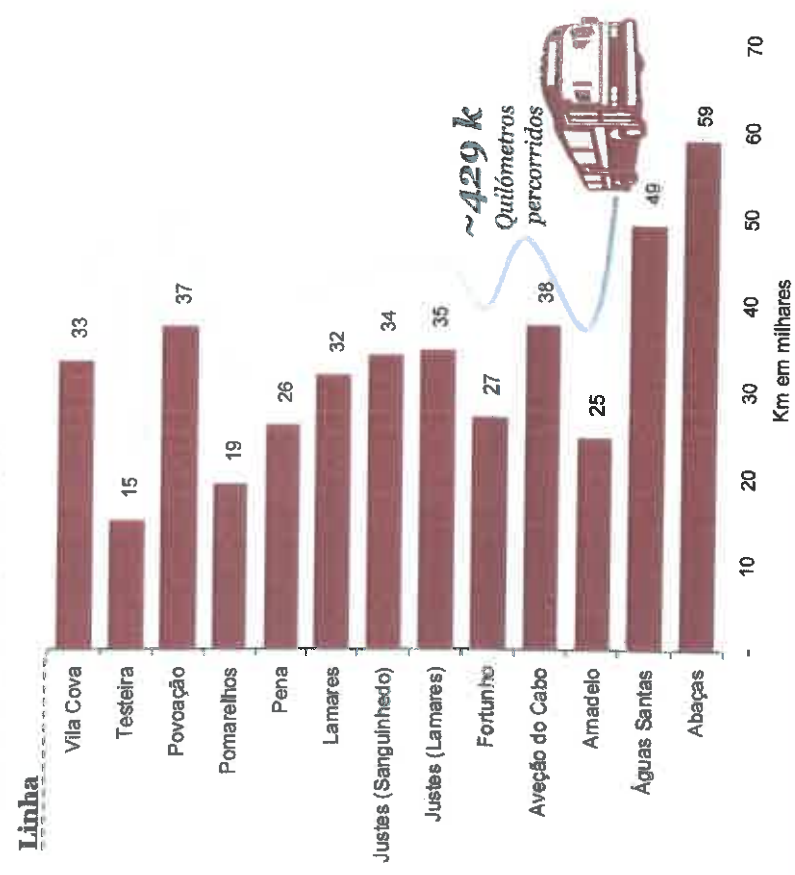
Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Município de Vila Real
PwC

Quilómetros percorridos

Percorso Interurbano

- Considerou-se que o total de quilómetros percorridos por ano atingem + 429 k, considerando-se um fator adicional de ~6% de quilómetros em vazio



Estritamente privado e confidencial
Minuta

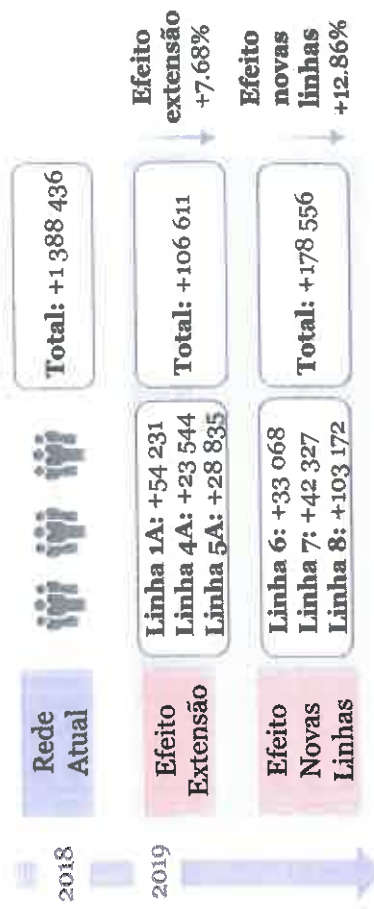
novembro 2019
21

Estimou-se que o número de passageiros transportados com a nova rede de transportes urbanos aumente +21% face a 2018, e tenham uma evolução anual de 0.25% a partir de 2021 até ao final do período de concessão

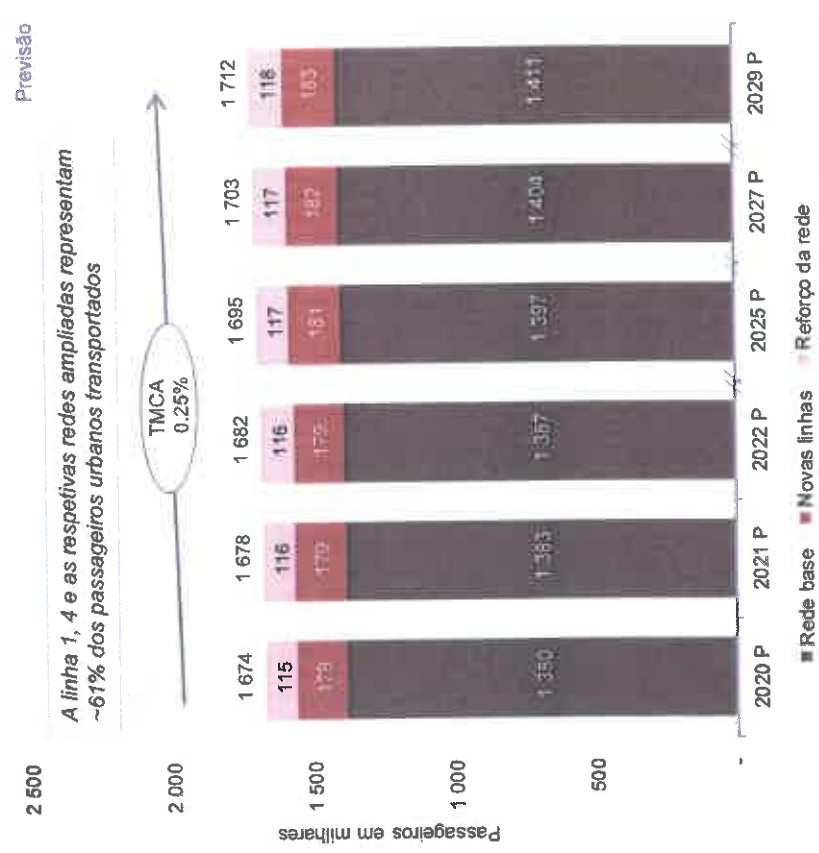


- Estimou-se a procura da **rede atual** com base no histórico de passageiros transportados
- Considerou-se ainda um crescimento anual de +0.25% após o primeiro ano de concessão, tendo em conta a melhoria da rede e do reforço de frequências, que deverão ter um impacto positivo na utilização dos transportes públicos
- Relativamente às linhas de reforço da rede e as novas linhas urbanas considerou-se as estimativas de validações anuais apresentadas nas propostas do concurso de 2015 para a antiga concessão de transportes públicos urbanos de Vila Real

Passageiros transportados



Evolução de validações



Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

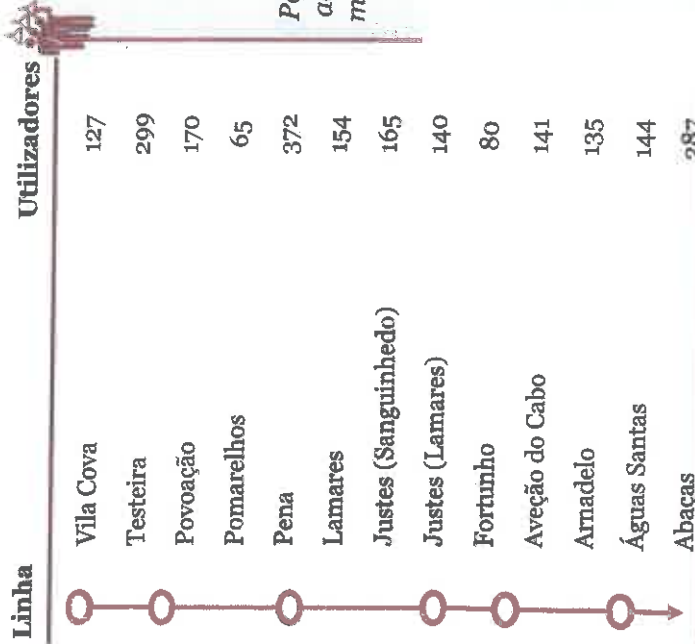
Estimou-se a rede interurbana irá abranger cerca de 2.2 mil utilizadores dos quais cerca de ~38% são estudantes...

Pressupostos de procura: interurbana

Percurso Interurbano

- A procura interurbana foi estimada com base no número de habitantes que utilizam o transporte público em cada freguesia de Vila Real de acordo com os resultados dos Censos 2011. Ao nível dos alunos transportados pelas carreiras interurbanas, foram utilizados dados do Município de Vila Real
- De forma a alocar o número de habitantes por tipologia de bilhetes considerou-se:
 - Em termos de passes escolares, foram alocados os alunos que fazem parte dos encargos do Município com os passes escolares nas freguesias cobertas pelo percurso interurbano
 - O remanescente dos passageiros transportados foram alocados a passes mensais, a utilizadores de bilhetes únicos, multiviagem 2 e bilhete de 10 viagens
- Estimou-se que as 13 linhas interurbanas irão abranger ~2.2 k utilizadores do Município de Vila Real e que cerca de 38% serão estudantes que se irão refletir em passes escolares

Validações (%)

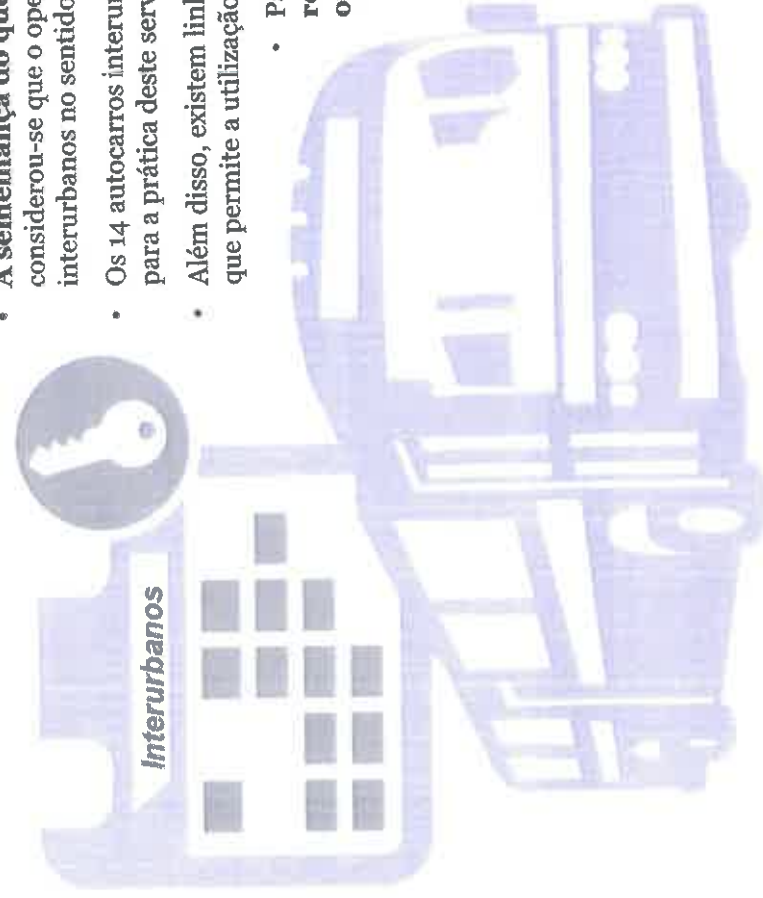


2 279

Adicionalmente, de forma a rentabilizar a operação, foi considerada a possibilidade de utilização dos autocarros interurbanos em alugueres ocasionais, à semelhança do que acontece no setor

Alugueres de autocarros interurbanos Percursos Interurbano

- À semelhança do que acontece no mercado do serviço de transporte rodoviário, considerou-se que o operador poderá praticar alugueres ocasionais dos autocarros interurbanos no sentido de maximizar a sua operação
- Os 14 autocarros interurbanos, no seu plano de funcionamento, encontram-se disponíveis para a prática deste serviço adicional
- Além disso, existem linhas que funcionam apenas como reforço escolar durante 8 meses, o que permite a utilização destes autocarros fora desse horário
 - Para efeitos de cálculo desta receita adicional considerou-se ~€15 k referente à receita anual por autocarro com um custos operacional de 45% desse valor



Pressupostos



Análise económico- financeira

Two handwritten signatures in black ink, one above the other, located in the bottom right corner of the page.

A concessão do serviço de transportes e a introdução de melhorias no transporte público de passageiros apresenta benefícios económicos positivos para a sociedade

Quantificação de possíveis benefícios decorrentes do serviço de transporte público rodoviário

- A concessão do serviço de transportes e a introdução de melhorias no transporte público de passageiros apresenta **benefícios económicos para a sociedade**, incluindo a **poupança no custo de utilização de veículos**
- O benefício económico referente à poupança de custos operacionais dos veículos rodoviários reúne os dois componentes principais: custos de combustível e desgaste do veículo
- Foi utilizado um **custo operacional de €0.30 por veículo/km** para os veículos de passageiros, em linha com "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - 2014"
- De forma a calcular o número de quilómetros percorridos por cada passageiro considerou-se o número de validações estimadas no total da rede urbana e interurbana, ponderado pela média da extensão de cada linha da rede, resultando num total de **~14.9 m de km percorridos por ano**
- Adicionalmente, foi considerada **uma taxa de ocupação média de 1.2 passageiros por veículo**, de acordo com a AP Ambiente
- Desta forma estimou-se que o **custo anual direto para a sociedade que será evitado pela utilização dos transportes públicos em Vila Real varia entre de ~€3.7 m e ~€3.8 m**

Note-se que este valor não considera o valor das externalidades decorrentes da atividade do transporte público rodoviário

Benefícios económicos não quantificados

- Os benefícios que a infraestrutura gera pela redução da procura de estacionamento, através da libertação de espaço público
- Benefícios gerados no que se refere a custos de estacionamento
- Externalidades ambientais, relativamente à poluição do ar resultante da utilização de combustíveis fósseis, que resultam num custo económico para a sociedade
- Contribuição para a redução das alterações climáticas
- Redução de acidentes com veículos rodoviários
- Redução de congestionamento rodoviário, levando à redução de tempo de viagem para os utilizadores

Custo anual de utilização do veículo para a sociedade



Foram mantidos os tarifários atualmente em vigor para os percursos urbanos e interurbanos, com a possibilidade de os utilizadores dos transportes interurbanos utilizarem os bilhetes no percurso urbano

Tarifário previsto Percurso Urbano

- Ao nível do percurso urbano, foi definido um tarifário em linha com o atualmente praticado pelo principal operador a explorar estas linhas, atualizado em linha com a inflação prevista ao longo do período de concessão
- Tendo em conta os objetivos de mobilidade do Município, os detentores de bilhetes/passes interurbanos poderão utilizar os transportes urbanos

Tipo de bilhete	Bilhete (€)
Multiviagens	6.25
Multiviagens Sénior/Estudantes	5.60
Passes Mensal	28.20
Passes 4.18 Esc. A	11.25
Passes 4.18 Social+	21.15
Passes 4.18 Esc. B	21.15
Passes Sub23 ASE	11.2
Passes Sub.23 Social+	21.15
Bilhete único	1.30

Tarifário previsto Percurso Interurbano

- Ao nível dos transportes interurbanos, foi definido um tarifário em linha com o atualmente praticado pelo principal operador a explorar estas linhas, atualizado em linha com a inflação prevista ao longo do período de concessão

- Foi considerado um desconto de 10% na compra de 10 bilhetes e 5% na compra de bilhetes de ida e volta
- Para efeitos de cálculo da receita estimada, o preço médio dos bilhetes únicos foi estimado com base nos km médios de cada linha e foi considerado um preço médio de 61€ relativo aos passes escolares e 50€ para os restantes passes, de acordo com a informação da CMVR e Rodonorte, respetivamente

Distância	Bilhete único (€)	Passes (€)
0-2 km	1.05	28.20
3-4 km	1.45	28.20
5-6 km	1.90	40.00
7-8 km	2.10	40.00
9-10 km	2.20	50.50
11-12 km	2.30	50.50
13-14 km	2.40	62.50
15-16 km	2.60	62.50
17-18 km	2.80	72.50
19-20 km	2.95	72.50
21-22 km	3.20	83.00
23-24 km	3.35	83.00
25-28 km	3.55	93.50
29-32 km	3.80	101.30
33-36 km	4.05	110.20
37-40 km	4.30	115.20
41-44 km	4.35	119.75
45-48 km	4.45	124.55
48.1-49 km	4.60	128.60

Embora existam tarifários distintos para o percurso urbano e interurbano, os detentores de título de transporte interurbano poderão utilizar esses títulos no percurso urbano

António
António

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

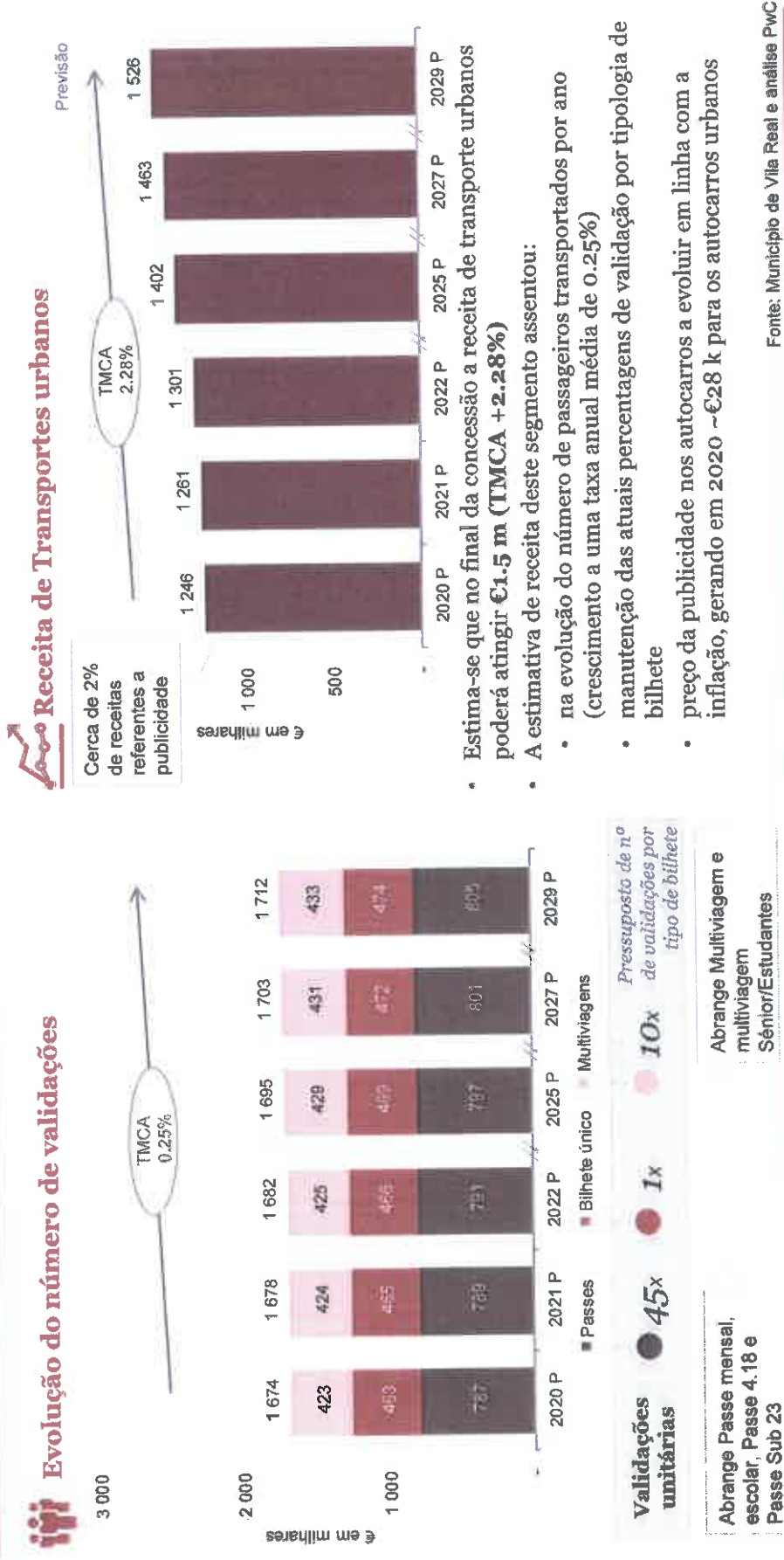
Município de Vila Real
PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

novembro 2019
27

Tendo em conta a evolução do número de validações e os preços praticados nos transportes urbanos estimou-se que a receita atingirá ~€ 1.2 m em 2020 com um crescimento médio anual de +2.28%

Receita Transporte Urbano



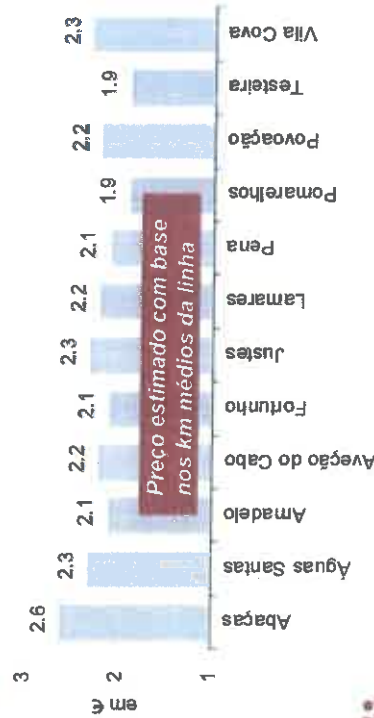
Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Estima-se que no final da concessão a receita de transporte interurbano ascenda a €0.90 m (TCMA 2.34%), da qual cerca de ~63% será proveniente de passes escolares

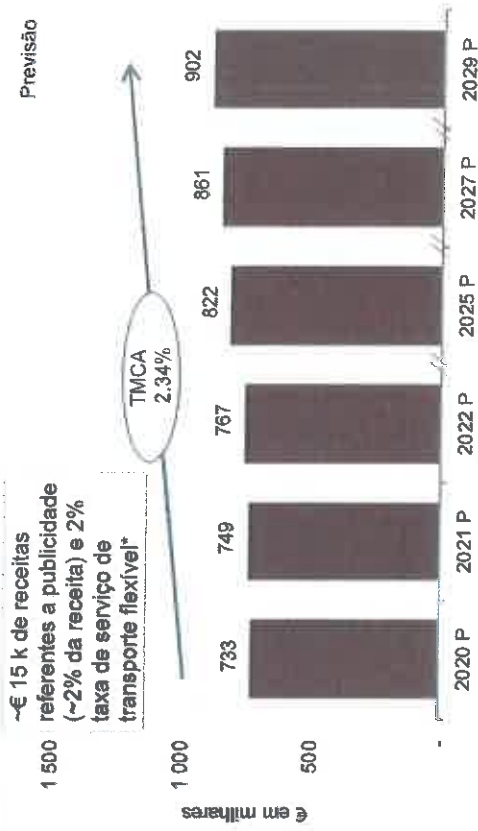
Receita Transporte Interurbano



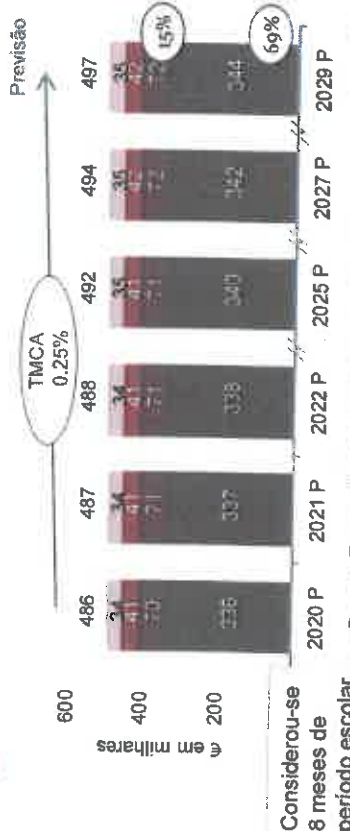
Preços médios dos bilhetes únicos



Receita de transportes interurbanos



Evolução do número de validações anuais



- Estima-se que no final da concessão a receita de transporte interurbano possa alcançar **€0.90 m (CAGR +2.34%)**
- A estimativa de receita assentou na evolução do número de validações a apresentar um crescimento anual de 0.25% / ano e nos preços dos bilhetes e publicidade a evoluir em linha com a inflação estimada para Portugal
- Estima-se que **~63%** da receita seja proveniente de **passes escolares** e **~21%** dos bilhetes **multiaviagem**

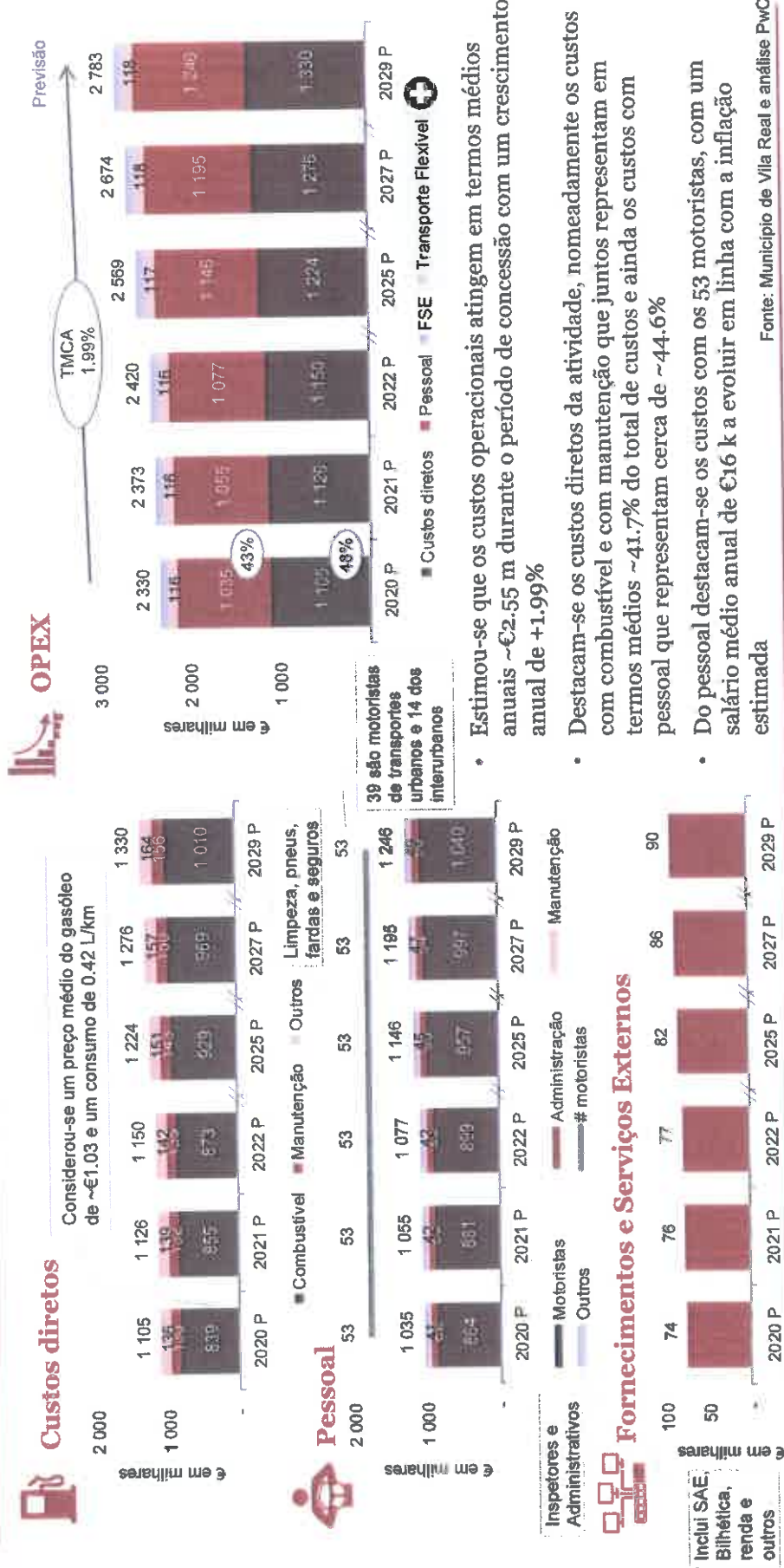
Considerou-se 8 meses de período escolar. Fonte: Município de Vila Real, Rodonorte e análise PwC

Município de Vila Real
PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

Os custos operacionais estimados ascendem em média a ~€2.55 m / ano com destaque para os custos com pessoal que representam ~44.6% e ainda os custos com combustível e manutenção que representam ~ 41.7% do total

OPEX



- Estimou-se que os custos operacionais atingem em termos médios anuais ~€2.55 m durante o período de concessão com um crescimento anual de +1.99%
- Destacam-se os custos diretos da atividade, nomeadamente os custos com combustível e com manutenção que juntos representam em termos médios ~41.7% do total de custos e ainda os custos com pessoal que representam cerca de ~44.6%
- Do pessoal destacam-se os custos com os 53 motoristas, com um salário médio anual de €16 k a evoluir em linha com a inflação estimada

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

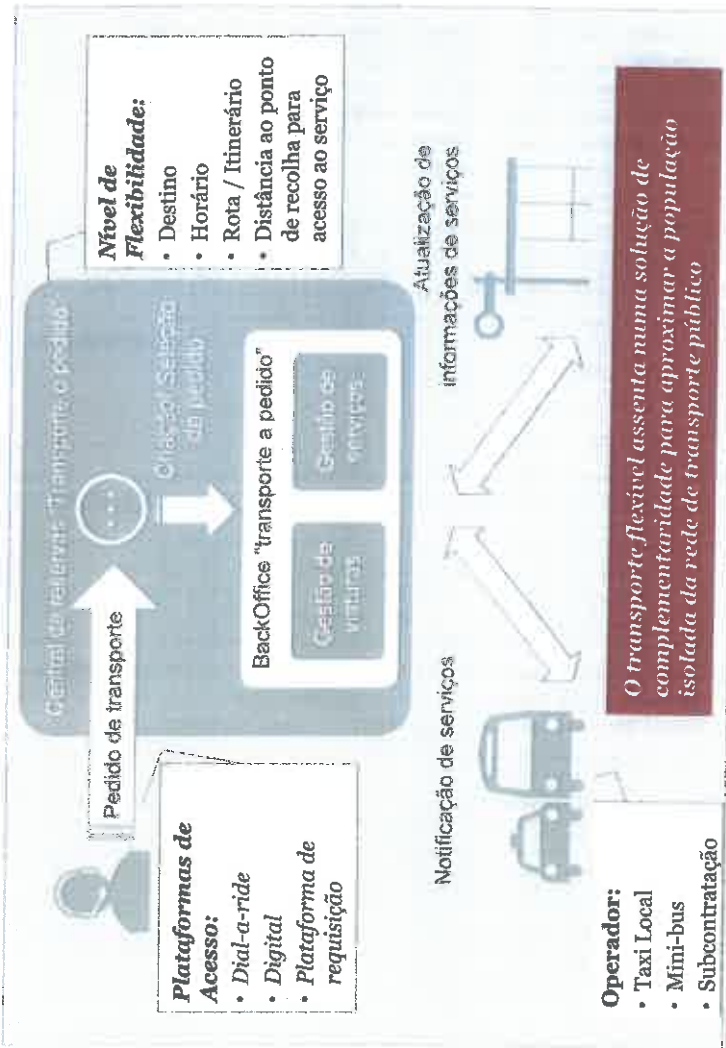
O Transporte Público Flexível permite responder a necessidades específicas de mobilidade em zonas rurais e isoladas, complementando a atual rede de transportes, garantindo melhores condições de equidade no acesso



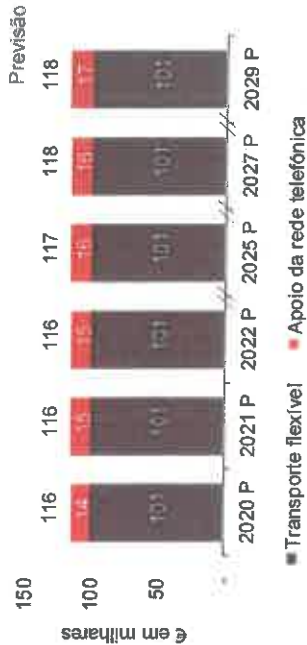
Transporte flexível

- Em Portugal, a prestação do serviço público de transporte de passageiros flexível é regulada pelo Decreto-Lei nº60/2016, que define as regras aplicáveis a este serviço
- Estimou-se que em termos médios durante o período de concessão, os encargos com o transporte flexível atingirão ~€116.9 k/ano

Operação do Transporte Flexível



Custos imputados ao Transporte Flexível



- Considerou-se como utilizadores deste meio a população isolada de Vila Real (~4500 pessoas) com uma taxa de utilização de 15%
- Considerou-se ainda uma utilização anual de 50 viagens por utilizador e um custo por km de ~€1.5. No que se refere ao pessoal alocado à gestão deste meio, considerou-se 2 colaboradores com um salário anual de ~€7 k a evoluir em linha com a inflação estimada
- Estimou-se ainda uma receita por serviço de €0.5

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

Estima-se um investimento de €4.4 m em 2020, do qual 49% representa investimento em autocarros urbanos, 23% em interurbanos e o restante ~€1.2 m referem-se maioritariamente aos ativos revertidos, SAE e bilhética

Investimento

- Para a operação da rede de transportes serão necessários 23 autocarros para a rede urbana e 14 autocarros para a rede de transportes interurbana
- Relativamente ao investimento inicial em autocarros será necessário adquirir no início da concessão: 14 autocarros interurbanos, 14 autocarros urbanos e 2 minibus elétricos, resultando em ~€3.12 m e o concessionário será ressarcido no final do prazo pelo respetivo valor residual
- Foi ainda considerado ~€1 m dos ativos transferidos para a nova concessão (8 autocarros e restantes ativos)*

Transportes Interurbanos	# Autocarros	14
--------------------------	--------------	----

Transportes Urbanos	# Autocarros
---------------------	--------------

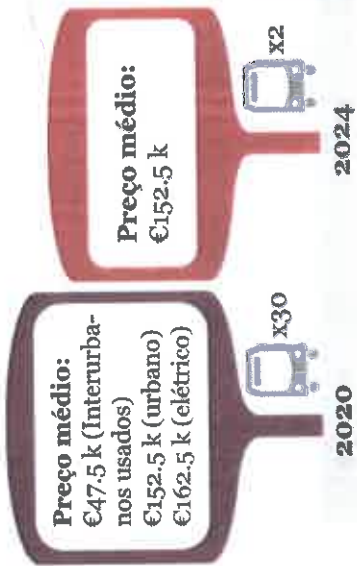
Linha 1	5
Linha 1A	1
Linha 2	3
Linha 3	3
Linha 4	4
Linha 4A	1
Linha 5A	1
Linha 6	1
Linha 7	2
Linha 8	2
Linha Noturna*	2
Total	25
Autocarros necessários	23

*O valor a pagar ao atual operador de transporte ainda não se encontra definido, sendo este valor correspondente às melhores estimativas do Município de Vila Real tendo em conta o valor contabilístico estimado dos ativos

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

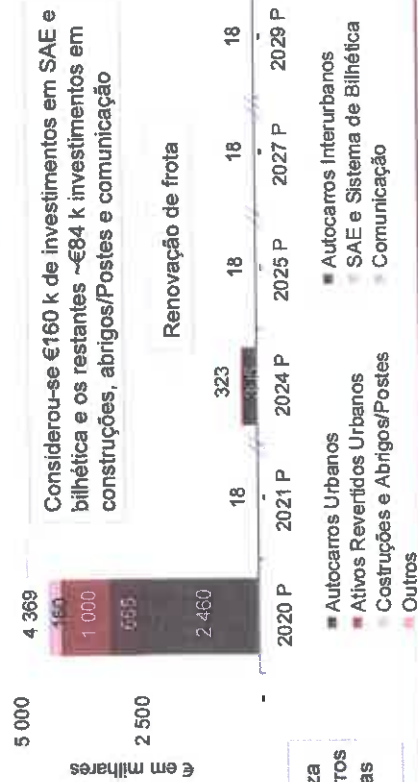
Vida útil ▶ 16 anos

Todos os investimentos realizados em autocarros consideram ~€2.5 k de equipamento embarcado



Tendo em conta o objetivo do Município em apostar na mobilidade sustentável e amiga do ambiente, foi considerado como cenário base o investimento em dois minibus elétricos

Detalhe do investimento estimado



Cenários



Seguidamente apresentamos as conclusões alcançadas para os 2 cenários analisados em função da possibilidade de utilização dos autocarros interurbanos em alugueres ocasionais...

Cenários

- Os cenários estudados têm como variável crítica a possibilidade de utilização de utilização, por parte do concessionário, dos autocarros interurbanos para aluguer ocasional
- Deste modo, pretende-se analisar qual a compensação financeira anual estimada a pagar pelo Município pela concessão da Exploração de Transportes Coletivos
- Foi assumida uma taxa de rentabilidade acionista de 10% e que o investimento em autocarros será totalmente financiado através de financiamento bancário, com uma taxa de juro all-in de 4.5% e um período de reembolso de 8 anos

Cenário A



- A remuneração da concessão, no cenário A tem por base a **exploração da atividade de alugueres**

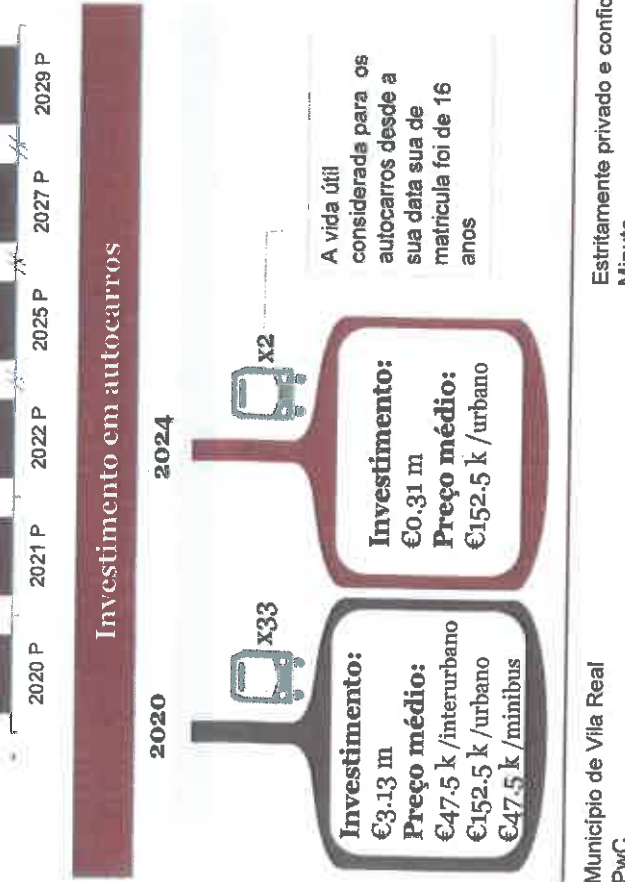
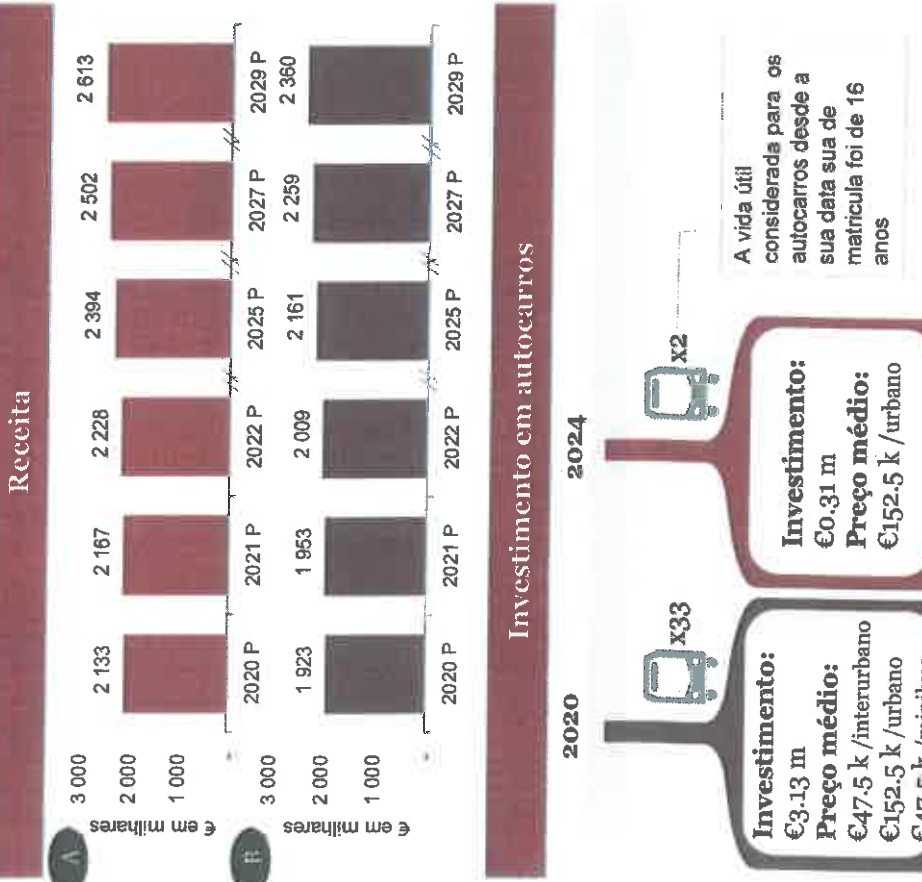
Cenário B



- A remuneração da concessão, no cenário B tem por base **não exploração da atividade de alugueres**

De forma a determinar o intervalo de valores da compensação anual estimada a pagar pelo Município, foram efetuadas análises de sensibilidade às seguintes variáveis críticas: procura total, custos operacionais, investimento e receita de alugueres

Estima-se que o valor da compensação anual a pagar se situe entre os ~€688 k e ~€819 k no Cenário A (com alugueres) e ~€808 k e ~€925 k no Cenário B (sem alugueres)



Handwritten signatures and initials

Com o alargamento e aumento das frequências da rede de transportes e integração da rede urbana e interurbana, espera-se que os encargos do Município com os transportes públicos variem entre os ~€754 k e ~€867 k

Cenários - Resumo

- O quadro abaixo reporta os encargos do município de Vila Real com os Transportes públicos da cidade, no valor de ~€352 k em 2018, que incluem o valor da compensação a pagar pela concessão dos transportes urbanos e os encargos com indemnizações relativamente às carreiras interurbanas utilizadas no transporte escolar
- De acordo com as análises efetuadas, o alargamento da rede de transportes, o aumento das frequências e a integração da rede urbana e interurbana, deverá traduzir-se num encargo para o Município entre os ~€754 k e ~€867 k



Encargos do Município de Vila real com a rede de transportes públicos

Detalhe	2018	Perspetivas futuras		Observações
		A	B	
Compensação rede urbana	€200 k*	€754 k	€867 k	Valor indicativo da compensação a pagar ao futuro concessionário de transportes públicos em Vila Real
Indemnização carreiras interurbanas	€152 k	n.a.	n.a.	No futuro o Município não terá encargos com indemnizações pois os percursos serão abrangidos pela concessão ou através da operação das CIM's
Total	€352 k	€754 k	€867 k	

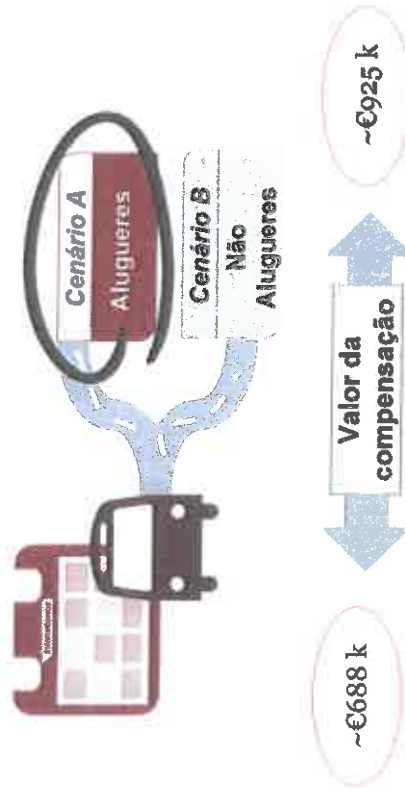
*Valor da compensação a pagar pelo Município no âmbito do contrato de concessão celebrado em 2016. Os valores atualmente a serem pagos no âmbito do ajuste direto com a TUVR são superiores a este valor

Fonte: Município de Vila Real e análise PwC

De acordo com as análises efetuadas, o cenário escolhido considera o aluguer ocasional de autocarros...

Cenário base para o lançamento do concurso público

- Tendo por base os cenários analisados, os objetivos do Município em termos de mobilidade urbana, foi definido o cenário A como cenário base para o lançamento do concurso público



Benefício económico do cenário escolhido

- Tal como referido anteriormente, o benefício económico anual associado à poupança de custos operacionais dos veículos rodoviários individuais é de cerca de ~€3.7m a ~€3.8m
- Ao longo da concessão, estima-se que o benefício económico total seja de ~€38 m

Benefício económico		Custos da concessão	
Poupança de custos (veículos)	~€37.7 m	Custo da concessão para o Município	~€8.3 m
		Custo para os utilizadores	~€29.6 m

Os benefícios externos do transporte público ao longo do período de concessão, mesmo não considerando as externalidades positivas associadas ao mesmo, são superiores aos custos incorridos pelo Município de Vila Real e pelos utilizadores do transporte público em ~€0.2 m

O Município de Vila Real definiu, como cenário base a possibilidade do concessionário utilizar os autocarros interurbanos em alugueres ocasionais. Este cenário permite a otimização da utilização dos autocarros interurbanos

Anexos

Pressupostos

Pressupostos gerais

Prazo da concessão
 Início
 Último ano da análise

Geral

Urbanos

Dias de Inverno
 Dias de Verão
 Dias de Sábados
 Dias de Domingos e Feriados

Interurbanos

Dias de Ano (seg - sex.)
 Dias de Período Escolar
 Dias de Feia

Preços e tarifas

Preços bilhetes urbanos

Multiviagens
 Multiviagens Sénior/Estudantes
 Passes Mensal
 Passes 4.18 Esc. A
 Passes 4.18 Social+
 Passes 4.18 Esc. B
 Passes Sub23 ASE
 Passes Sub.23 Social+
 Bilhete único

Preços e tarifas (cont.)

Preço de Bilhetes Interurbanos

Bilhetes únicos

0-2 km	10	1.1
3-4 km	2020	1.5
5-6 km	2029	1.9
7-8 km		2.1
9-10 km		2.2
11-12 km		2.3
13-14 km	189	2.4
15-16 km	65	2.6
17-18 km	50	2.8
19-20 km	61	3.0
21-22 km		3.2
23-24 km		3.4
25-28 km		3.6
29-32 km	280	3.8
33-36 km	240	4.1
37-40 km	104	4.3
41-44 km		4.4
45-48 km		4.5
49,1-49 km		4.6
Passes escolar		80.7

Desconto face ao Bilhete único

10 viagens
 Multiviagem

10%
 5%

Procura de bilhetes Interurbanos (exco to transporte escolar)

Passes Mensal
 Bilhete único
 Multiviagem 2
 10 viagens

10%
 25%
 50%
 15%

1 Pressupostos

Pressupostos

Argumento	Receita anual / autocarro (€)	Nº autocarros urbanos	Nº autocarros interurbanos
km percorridos	15 000	23	14
km incluídos anuais			
Urbanos	398 440		
Linha 1	58 125		
Linha 1A	224 306		
Linha 2	220 535		
Linha 3	158 904		
Linha 4	33 278		
Linha 4A			
Linha 5	26 178		
Linha 5A	26 622		
Linha 6	93 623		
Linha 7 Minibus	146 799		
Linha 8	29 565		
Linha Noturna	1 416 373		
Total			
Interurbanos	59 030		
Abaças	49 098		
Águas Santas	24 667		
Arnadeiro	37 601		
Aveção do Cabo	26 909		
Fortunho	34 578		
Justes (por Lameares)	34 138		
Justes (por Sanguinheiro)	31 770		
Lameares	25 987		
Penha	19 155		
Pomarelhos	37 357		
Povoação	14 929		
Teiteira	33 404		
Vila Cova	428 622		
Total			
km em vazio	4,5%		
Kms Vazio Urbanos	6%		
Kms Vazio Interurbanos			
CHPEX			
Custos com pessoal			
Nº pessoas			
Administração - Gerencia		1	
Administração - resp. Adm		1	
Administrativos		1	
Inspetores		2	
Mantenção		2	
Motoristas Urbanos		39	
Motoristas Interurbanos		14	
Salário anual (€)			
Administração - Gerencia	50 000		
Administração - resp. Adm	30 000		
Administrativos	16 000		
Inspetores	16 000		
Mantenção	20 000		
Motoristas	16 000		
Combustível			
Consumo Gasóleo (litros / Km)	0,42		
Outros custos variáveis			
Urbanos			
Mantenção - Custo / km	0,06		
Limpeza - Custo anual / autocarro	1 000,00		
Pneus - Custo anual / autocarro	900,00		
Seguros - Custo anual / autocarro	1 500,00		
Fardas - Custo anual / motorista	150,00		

1 Pressupostos

Pressupostos

Outros custos variáveis (cont.)

Interurbanos	
Manutenção - Custo / km	0,10
Limpeza - Custo anual / autocarro	1 000,00
Pneus - Custo anual / autocarro	900,00
Seguros - Custo anual / autocarro	1 500,00
Fordas - Custo anual / motorista	150,00

Outros	
Custos com alugueres (% receita)	45%

Custos fixos

Material de escritório (€/ano)	2 000
Rendas e alugueres (€/ano)	15 000
Publicidade e Propaganda (€/ano)	3 000
Energia - Electricidade e água (€/ano)	13 000
Outros FSE (€/ano)	25 000
SAE e Bilhética (€/ano)	15 000

CAPEX

Construções	10 000	Valor unitário	Total
Abrigos/Postes	60 000		
Comunicação e informação ao público	14 000		
SAE e Sistema de Bilhética	160 000		
Equipamentos embarcados (€/autocarro)	2 500		
Outros investimentos	18 000		
Ativos Revertidos Urbanos	1 000 000		150 000
Autocarros Urbanos	2 440 000		160 000
Minibus Urbanos	325 000		45 000
Autocarros Interurbanos	630 000		

FINANCIAMENTO

Capital Próprio	50 000
Capital Social	

Financiamento - Autocarros

% Dívida	100%
% Capital	0%
Taxa fixa	5%
Período de reembolso (anos)	8

Município de Vila Real

PwC

Estritamente privado e confidencial
Minuta

Fiscalidade

IVA	
Taxas de IVA	
Normal	23%
Intermédia	13%
Reduzida	6%
Isento	0%

Taxas de IVA aplicáveis

Recargas	
Transporte de Passageiros	
Publicidade	
Alugueres	
Compensação Concedente	
Transporte Flexível	
Investimento	
Construções	
Abrigos/Postes	
Comunicação e informação ao público	
SAE e Sistema de Bilhética	
Equipamentos embarcados	
Outros investimentos	
Ativos Revertidos Urbanos	
Autocarros Urbanos	
Autocarros Interurbanos	
Recargas de investimento	
Compensação autocarros	

Reduzida	
Normal	
Reduzida	
Isento	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	
Normal	

1 Pressupostos

Pressupostos

Fiscalidade

Taxas de IVA aplicáveis (cont.)

Taxa	Min	Max	Normal
Derrama Municipal	> 1 500 000	<= 7 500 000	Normal
Derrama Estadual (por lucro tributável)	> 7 500 000	<= 35 000 000	Normal
	> 35 000 000		Normal
Pagamentos por Conta (por volume de negócios)	<= 500 000		Normal
	> 500 000		Normal
Pagamento Adicional por Conta			Normal
Limite Mínimo de Lucro tributável	> 1 500 000	<= 7 500 000	Normal
Taxas (por Lucro tributável)	> 7 500 000	<= 35 000 000	Normal
	> 35 000 000		Normal

IRC

Taxa	Min	Max	Normal
Derrama Municipal	> 0	<= 1 500 000	Normal
Derrama Estadual (por lucro tributável)	> 1 500 000	<= 7 500 000	Normal
	> 7 500 000	<= 35 000 000	Normal
	> 35 000 000		Normal

Pagamentos por Conta (por volume de negócios)

Taxa	Min	Max	Normal
	> 0	<= 1 500 000	Normal
	> 1 500 000	<= 7 500 000	Normal
	> 7 500 000	<= 35 000 000	Normal
	> 35 000 000		Normal

Pagamento Adicional por Conta

Taxa	Min	Max	Normal
Limite Mínimo de Lucro tributável	> 0	<= 1 500 000	Normal
Taxas (por Lucro tributável)	> 1 500 000	<= 7 500 000	Normal
	> 7 500 000	<= 35 000 000	Normal
	> 35 000 000		Normal

Fiscalidade

Prejuízos fiscais

Prejuízos fiscais	2 017
Ano limite	12
Número de anos futuros para reporte de perdas - Prejuízos gerados até 2017	5
Prejuízos gerados até 2017	70%
Prejuízos gerados de 2017 em diante	
Limite de lucro tributável	

Dedutibilidade de Gastos de Financiamento

Dedutibilidade de Gastos de Financiamento	2 017
Limite de dedutibilidade absoluto	1 000 000
% EBITDA	30%
Períodos de utilização de Excesso ou Folga gerados	5

Imposto do Selo

Imposto do Selo	2 017
s/ juros e comissões bancárias	4,0%
s/ Utilizações (Prazo > 5 anos)	0,6%

Reserva Legal

Reserva Legal	2 017
% do Resultado Líquido	5%
% de Capital Social	20%

Fundo de Manolo

Fundo de Manolo	2 017
Prazo médio de Recebimento	60 dias
Clientes	30 dias
Transporte de Passageiros	30 dias
Publicidade	30 dias
Alugueres	30 dias
Compensação Concedente	30 dias
Transporte Flexível	30 dias
Clientes Imobilizado	30 dias
Compensação autocarros	30 dias

Pressupostos

Fundo de Manêjo (cont.)

Prazos médio de Pagamento		
Fornecedores		
Combustível	dias	60
Manutenção	dias	60
Limpeza	dias	60
Pneus	dias	60
Seguros	dias	60
Fardias	dias	60
Aluguer autocarros	dias	60
Material de escritório	dias	60
Rendas e alugueres	dias	60
Publicidade e Propaganda	dias	60
Energia - Electricidade e água	dias	60
Outros FSE	dias	60
SAE e Bilhética	dias	60
Custos com alugueres	dias	60
Partilha de receitas - Concedente	dias	30
Custos com Transporte Flexível	dias	30
Prazos médios de IVA		
Pagamento	dias	30
Reembolso	dias	60

António

António

2 Cenário A - Demonstrações financeiras

Demonstração de Resultados

Cenário A

Demonstração de resultados	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
€ em milhares											
Receitas - Transporte de Passageiros	-	1 923	1 953	2 009	2 068	2 102	2 161	2 198	2 259	2 321	2 380
Receitas - Publicidade	-	40	40	41	42	43	44	45	46	47	48
Receitas - Aluguéis	-	210	214	218	223	228	233	237	242	247	253
Receitas - Compensação Concedente	-	754	768	784	801	817	835	852	870	888	907
Receitas - Transporte Flexível	-	17	17	17	17	17	19	19	19	19	20
Proveitos - Investimento	-	4 369	18	18	18	323	18	18	18	18	18
Proveitos - Custos operacionais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proveitos - Custos financeiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimento total	-	(4 369)	(18)	(18)	(18)	(323)	(18)	(18)	(18)	(18)	(18)
Custos Operacionais totais	-	(2 425)	(2 469)	(2 519)	(2 569)	(2 621)	(2 674)	(2 728)	(2 783)	(2 840)	(2 897)
EBITDA	-	518	523	551	581	585	617	623	653	682	691
Amortizações	-	(334)	(336)	(338)	(340)	(352)	(366)	(371)	(377)	(386)	(404)
Mais/Menos valias autocarros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(242)
EBIT	-	184	187	213	241	233	251	252	276	297	45
Custos de financiamento	-	(85)	(119)	(101)	(82)	(72)	(56)	(36)	(15)	(4)	(1)
EBT	-	102	69	113	158	161	194	217	261	293	44
Imposto sobre o rendimento	-	(23)	(15)	(25)	(36)	(34)	(44)	(49)	(59)	(66)	(64)
Resultado Líquido	-	79	53	88	123	117	151	168	202	227	(20)

2 Cenário A - Demonstrações financeiras

Balanço

Cenário A

€ em milhares	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Ativo											
Ativo Intangível	-	4 035	3 718	3 398	3 076	3 036	2 688	2 336	1 977	1 610	0
Ativo Não Corrente	-	4 035	3 718	3 398	3 076	3 036	2 688	2 336	1 977	1 610	0
Clientes	-	26	27	27	28	28	29	30	30	31	-
Estado e outros entes públicos	-	192	33	29	29	41	30	31	31	32	-
Caixa e Depósitos Bancários	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ativo Corrente	-	218	60	56	57	70	59	60	61	62	1 237
Ativo	-	4 254	3 778	3 454	3 133	3 106	2 747	2 396	2 039	1 672	1 237
Leasing Autocarros	-	2 734	2 344	1 953	1 563	1 426	985	543	102	51	0
Passivo Não Corrente	-	2 734	2 344	1 953	1 563	1 426	985	543	102	51	0
Fornecedores de Imobilizado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fornecedores	-	266	272	277	283	288	295	301	307	312	-
Estado e outros Entes Públicos	-	23	-	12	13	2	14	10	15	14	-
Passivo Corrente	-	289	272	289	296	290	308	311	322	326	-
Passivo	-	3 024	2 616	2 242	1 859	1 716	1 293	854	424	377	0
Capital Social	-	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Reserva Legal	-	-	4	7	11	17	23	30	39	49	59
Resultado Líquido	-	79	53	88	123	117	151	168	202	227	(20)
Resultados transferidos	-	-	75	125	208	325	436	579	739	931	1 148
Prestações Acessórias	-	1 101	980	942	882	880	795	715	585	38	-
Capital Próprio	-	1 230	1 162	1 212	1 274	1 389	1 455	1 542	1 615	1 295	1 237

António
António

2 Cenário A - Demonstrações financeiras

Cash Flow

Cenário A

Cash Flow	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
€ em milhares											
Receitas Operacionais (incluindo IVA)	-	3 057	3 134	3 216	3 301	3 359	3 448	3 511	3 600	3 690	3 791
Rendimentos Operacionais Totais	-	3 057	3 134	3 216	3 301	3 359	3 448	3 511	3 600	3 690	3 791
Custos Operacionais (incluindo IVA)	-	(2 465)	(2 775)	(2 831)	(2 888)	(2 947)	(3 004)	(3 066)	(3 127)	(3 191)	(3 273)
Cash Flow de IVA	-	979	336	175	177	239	194	186	189	192	227
Cash Flow de RC	-	-	(43)	(9)	(34)	(45)	(33)	(52)	(53)	(68)	(78)
Despesas Operacionais Totais	-	(1 486)	(2 462)	(2 665)	(2 745)	(2 752)	(2 843)	(2 832)	(2 992)	(3 087)	(3 244)
Investimento total (incluindo IVA)	-	(5 374)	(22)	(22)	(22)	(397)	(22)	(22)	(22)	(22)	(22)
Despesas Investimento Totais	-	(5 374)	(22)	(22)	(22)	(397)	(22)	(22)	(22)	(22)	(22)
Compensação autocorros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	962
Receitas Investimento Totais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	962
Cash Flow antes de desembolsos de fundos	-	(3 803)	630	529	534	210	583	557	586	601	1 327
Pagamentos de juros	-	(62)	(114)	(97)	(79)	(67)	(54)	(34)	(15)	(3)	(1)
Imposto de selo	-	(21)	(5)	(4)	(3)	(5)	(2)	(1)	(1)	(0)	(0)
Reembolso de Financiamento	-	(391)	(391)	(391)	(391)	(441)	(441)	(441)	(441)	(51)	(51)
Cash Flow após desembolsos de fundos	-	(4 276)	121	38	61	(303)	85	80	130	547	1 275
Desembolso de Financiamento	-	3 125	-	-	-	305	-	-	-	-	-
Desembolso de Capital Social	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Desembolso de Prestações acessórias	-	1 101	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cash Flow após desembolsos de fundos	-	-	121	38	61	(2)	85	80	130	547	1 275
Reembolso de Prestações Acessórias	-	-	(121)	(38)	(61)	(2)	(85)	(80)	(130)	(547)	(38)
Cash Flow de Fim do Período	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 237
Saldo de Caixa Inicial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo de Caixa Final	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 237

Demonstração de Resultados

Cenário B

Demonstração de resultados	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
€ em milhares											
Receitas - Transporte de Passageiros	-	1 923	1 953	2 009	2 088	2 102	2 161	2 198	2 259	2 321	2 360
Receitas - Publicidade	-	40	40	41	42	43	44	45	46	47	48
Receitas - Aluguéis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Receitas - Compensação Concedente	-	867	883	902	921	940	960	980	1 000	1 021	1 043
Receitas - Transporte Flexível	-	17	17	17	17	17	19	19	19	19	20
Proveitos - Investimento	-	3 739	18	18	18	323	18	18	18	18	18
Proveitos - Custos operacionais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proveitos - Custos financeiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investimento total	-	(3 739)	(18)	(18)	(18)	(323)	(18)	(18)	(18)	(18)	(18)
Custos Operacionais totais	-	(2 414)	(2 457)	(2 504)	(2 553)	(2 603)	(2 653)	(2 705)	(2 758)	(2 812)	(2 867)
EBITDA	-	431	436	465	484	498	530	536	566	595	603
Amortizações	-	(281)	(283)	(285)	(288)	(310)	(314)	(318)	(324)	(333)	(351)
Mais/Menos valias autocarros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(137)
EBIT	-	150	153	179	207	189	216	218	242	262	115
Custos de financiamento	-	(66)	(95)	(80)	(66)	(59)	(47)	(30)	(13)	(4)	(1)
EBT	-	84	58	99	141	130	169	188	228	259	114
Imposto sobre o rendimento	-	(19)	(13)	(22)	(32)	(29)	(38)	(42)	(51)	(58)	(57)
Resultado Líquido	-	65	45	77	109	100	131	145	177	200	58

3 Cenário B - Demonstrações financeiras

Balanço

Cenário B

Balanço	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
€ em milhares											
Ativo Intangível	-	3.458	3.193	2.926	2.656	2.669	2.373	2.073	1.767	1.452	0
Ativo Não Corrente	-	3.468	3.193	2.926	2.656	2.669	2.373	2.073	1.767	1.452	0
Clientes	-	8	8	8	8	9	9	9	9	9	-
Estado e outros entes públicos	-	170	34	30	31	43	32	32	33	33	-
Caixa e Depósitos Bancários	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.159
Ativo Corrente	-	178	42	39	39	51	40	41	42	42	1.159
Ativo	-	3.636	3.235	2.964	2.695	2.720	2.414	2.114	1.809	1.494	1.159
Leasing Autocarros	-	2.183	1.871	1.559	1.248	1.190	827	464	102	51	0
Passivo Não Corrente	-	2.183	1.871	1.559	1.248	1.190	827	464	102	51	0
Fornecedores de Imobilizado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fornecedores	-	256	261	266	271	276	282	288	293	298	-
Estado e outros Entes Públicos	-	19	-	11	12	1	12	8	14	13	-
Passivo Corrente	-	275	281	277	283	277	294	296	307	311	-
Passivo	-	2.458	2.132	1.836	1.531	1.467	1.121	760	409	362	0
Capital Social	-	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Reserva Legal	-	-	3	6	9	15	20	26	34	43	53
Resultado Líquido	-	65	45	77	109	100	131	145	177	200	58
Resultados transitados	-	-	62	105	178	282	377	502	640	808	998
Prestações Acessórias	-	1.063	942	891	818	806	714	630	500	32	-
Capital Próprio	-	1.178	1.102	1.128	1.164	1.253	1.292	1.354	1.400	1.133	1.159

3 Cenário B - Demonstrações financeiras

Cash Flow

Cenário B

Cash Flow	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
em milhares											
Receitas Operacionais (incluindo IVA)	-	2 966	3 023	3 103	3 185	3 241	3 327	3 388	3 474	3 562	3 637
Receitas Operacionais Totais	-	2 966	3 023	3 103	3 185	3 241	3 327	3 388	3 474	3 562	3 637
Custos Operacionais (incluindo IVA)	-	(2 463)	(2 760)	(2 814)	(2 868)	(2 924)	(2 980)	(3 038)	(3 097)	(3 158)	(3 223)
Cash Flow de IVA	-	866	323	185	187	249	203	195	198	200	237
Cash Flow de IRC	-	-	(36)	(8)	(30)	(40)	(27)	(46)	(46)	(59)	(69)
Despesas Operacionais Totais	-	(1 597)	(2 474)	(2 637)	(2 712)	(2 716)	(2 803)	(2 889)	(2 945)	(3 017)	(3 355)
Investimento total (incluindo IVA)	-	(4 599)	(22)	(22)	(22)	(397)	(22)	(22)	(22)	(22)	(22)
Despesas Investimento Totais	-	(4 599)	(22)	(22)	(22)	(397)	(22)	(22)	(22)	(22)	(22)
Compensação autocarros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	982
Receitas Investimento Totais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	982
Cash Flow antes de financiamento	-	(3 230)	527	443	491	128	502	477	507	522	1 242
Pagamentos de juros	-	(49)	(91)	(77)	(63)	(55)	(45)	(29)	(13)	(3)	(1)
Imposto de selo	-	(17)	(4)	(3)	(3)	(4)	(2)	(1)	(1)	(0)	(0)
Reembolso de Financiamento	-	(312)	(312)	(312)	(312)	(363)	(363)	(363)	(363)	(51)	(51)
Cash Flow antes de desembolsos de fundos	-	(3 608)	121	51	73	(294)	92	84	131	468	1 190
Desembolso de Financiamento	-	2 495	-	-	-	305	-	-	-	-	-
Desembolso de Capital Social	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Desembolso de Prestações acessórias	-	1 063	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cash Flow após desembolsos de fundos	-	-	121	51	73	11	92	84	131	468	1 190
Reembolso de Prestações Acessórias	-	-	(121)	(51)	(73)	(11)	(92)	(84)	(131)	(468)	(52)
Cash Flow de Fim do Período	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo de Caixa Inicial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 159
Saldo de Caixa Final	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 159

Handwritten signatures in the top right corner of the page.

Município de Vila Real
Dossier de
contratualização do
serviço público de
transporte coletivo

Novembro de 2019

Minuta

Lista de Abreviaturas

Sigla	Descrição
~	Aproximadamente
CCP	Código dos Contratos Públicos
CIM	Comunidade Intermunicipal
EVEF	Estudo de Viabilidade Económico-Financeiro
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
k	Milhares
km	Quilómetro
m	Milhões
min	Minutos
NUTS	Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
SAE	Serviços de Apoio à Exploração
SPTP	Serviços Públicos De Transporte De Passageiros
TCMA	Taxa de Crescimento Média Anual

Índice

1. Enquadramento.....	4
2. Caracterização do contexto.....	5
3. Serviço público de transporte em Vila Real	7
4. Principais objetivos do projeto	9
5. Enquadramento legal	10
6. Opções do projeto.....	11
6.1. Modelo de remuneração e exploração do serviço	11
6.2. Integração da rede e opção por um único contrato.....	11
6.3. Verificação dos níveis de serviço mínimo	12
6.4. Investimento	12
6.5. Regime tarifário	13
6.6. Prazo da concessão	14
7. Oferta de serviços	15
8. Procura	20
9. Viabilidade económico-financeira	22
10. Análise Custo-Benefício.....	23
11. Comparador público.....	24
12. Matriz de riscos.....	25

1. Enquadramento

O novo enquadramento legal, definido pela n.º Lei 52/2015, que aprovou o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), constitui os Municípios (ou CIMs e AMs caso exista delegação de competências) como as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros (SPTP) municipais.

No âmbito da prossecução das suas funções foi atribuído às autoridades de transportes um conjunto de competências, que passam pela organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados, a definição do regime de exploração, a determinação de obrigações de serviço público, bem como a determinação das condições de funcionamento, incluindo a aprovação dos regimes tarifários, fiscalização e monitorização, entre outros.

O Município de Vila Real, decidiu assumir as competências enquanto Autoridade de Transporte, fruto da existência de uma já longa experiência no desenvolvimento de um serviço público transporte de passageiros, até ao momento, de âmbito urbano.

Como principais vetores estratégicos, o Município de Vila Real definiu:

- Assunção pelo Município da posição de autoridade de transportes;
- Aumento da eficiência e sustentabilidade no desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, ao nível da universalidade do acesso e da qualidade dos serviços, da coesão económica, social e territorial, do desenvolvimento equilibrado do setor e da articulação intermodal;
- Reforço da promoção de políticas de sustentabilidade ambiental e de redução da emissão de poluentes, designadamente através da renovação da frota de autocarros, aposta em energia elétrica e disponibilização de uma rede de transporte público integrada;
- Promover a melhoria da qualidade do serviço prestado e da cobertura da rede;
- Garantir a universalidade e a igualdade no acesso aos serviços, promovendo a transparência na política tarifária, a proteção dos interesses dos utentes, bem como a solidariedade económica e social, numa lógica de proximidade com os municípios;
- Assegurar a integração plena do serviço público nas políticas de mobilidade definidas para a cidade de Vila Real, bem como a sua articulação com as políticas municipais em matéria de ordenamento do território e de gestão da via pública.

Existindo já uma concessão de serviço público de transporte de passageiros de âmbito urbano no Município de Vila Real e sendo necessário contratualizar a execução destes serviços de âmbito interurbano, entende o Município que a articulação destas duas redes, que até ao momento presente são executadas de forma independente, representará um significativo passo no alcance dos vetores estratégicos anteriormente apresentados, nomeadamente:

- Promoção dos objetivos da política de transportes através da coordenação e da integração física, tarifária e lógica de todos os serviços de transporte público no Município;
- Potenciar 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;
- Permitir a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças à maximização da utilização dos meios empregues na prestação destes serviços;
- Permitir melhor identificação da totalidade do serviço público, potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Permitir aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão deste serviço público;
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à gestão do sistema e diminuir o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

2. Caracterização do contexto

Tendo por base os últimos censos, o número de residentes na área urbana consolidada de Vila Real aumentou cerca de 12% entre 2001 e 2011, alinhando no mesmo sentido do concelho onde também se registou um crescimento populacional de cerca de 3.8%.

Comparando estes dados com os da NUTS III Douro e Alto Trás-os-Montes, onde apesar do forte declínio demográfico registado (-18%), as freguesias urbanas conseguiram assegurar um crescimento populacional (+8%), transparece que a cidade de Vila Real mostra dinâmica e capacidade de atração/manutenção de pessoas.

Contudo, o seu Centro Histórico, que corresponde à sua área central, cuja população residente (2011) representa cerca de 10% da população urbana, tem indicadores no sentido contrário, já que a evolução demográfica naquele mesmo período revela que perdeu cerca de 20% da população residente e 16% do número de famílias clássicas.

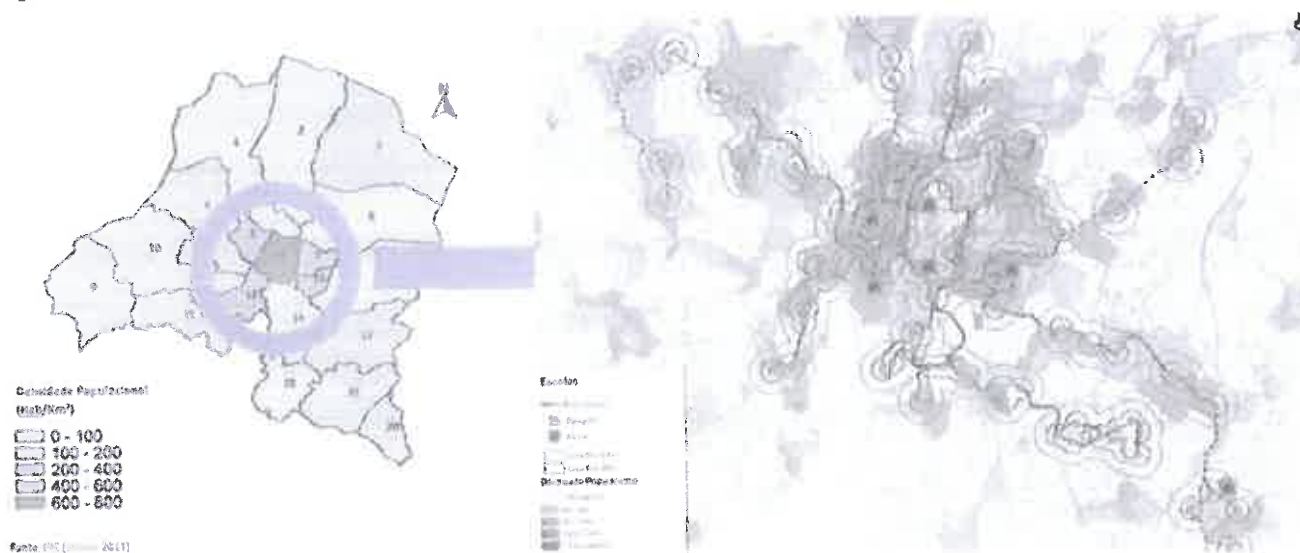
Tendo em conta que o centro da cidade de Vila Real demonstra ser um polo de polarização de trabalhadores e estudantes da região, ao concentrar uma grande parte dos equipamentos e serviços públicos presentes na região, bem como um conjunto bastante diversificado de serviços privados e estabelecimentos comerciais, o processo de recomposição territorial, com o reforço da habitação em zonas fora do centro da cidade, coloca alguns desafios no planeamento da mobilidade do Município.

A análise dos dados de 2011 relativos ao local de trabalho, estudo ou residência permite identificar os padrões de mobilidade da população no que se refere às deslocações casa-escola e casa-trabalho, as quais representam uma parte significativa das viagens geradas diariamente no Município de Vila Real, concluindo-se que os residentes do concelho trabalham (87%) e estudam (96%) maioritariamente no território concelhio, quer seja na freguesia onde residem ou noutra freguesia do concelho. A análise dos movimentos Pendulares Intra-concelhios, permite ainda identificar o transporte individual (em automóvel) como o principal modo de transporte utilizado para os motivos “Trabalho” e “Escola”, mesmo para os residentes com local de trabalho ou estudo na freguesia onde residem.

Deste modo o SPTP de Vila Real deverá ser projetado tendo em conta as características da região e os seus desafios, nomeadamente:

- A tendência de alargamento da zona de habitação para fora do centro histórico de Vila Real e a concentração dos serviços e escolas na zona central da cidade, com impacto relevante nos movimentos pendulares entre as várias zonas do concelho;
- Mitigar a utilização do transporte individual como principal modo de transporte nos movimentos pendulares.

Figura 1



A Figura 1, demonstra que a União de Freguesias de Vila Real ("6") representa 34% da população do Município (de acordo com os Censos 2011) e a Cidade de Vila Real representa 57% da população residente no concelho correspondendo a 29 677 habitantes.

Focando nas freguesias da cidade de Vila Real, é possível verificar as áreas com maior densidade populacional e definir uma rede de serviço público de transporte de passageiros que assegure uma cobertura adequada da população. Neste sentido, procurou-se alcançar níveis de cobertura próximos de 100%, considerando distâncias até 350 metros de distância das respetivas paragens.

3. Serviço público de transporte em Vila Real

O Município de Vila Real iniciou um processo de formulação de uma rede de serviço público de transporte de passageiros de incidência urbana que resultou na assinatura de um contrato de concessão por um período de 10 anos em 2004.

À data em que o concurso público foi lançado, apenas a rede inserida no perímetro urbano poderia ser objeto de contratualização pelo Município, já que as linhas interurbanas estavam sob alçada do IMT.

Deste modo é relevante notar que o Município de Vila Real possui já mais de 15 anos de experiência na definição, contratualização e acompanhamento de contratos de concessão para serviço público de transporte de passageiros.

Fruto da execução do primeiro contrato de concessão, foi lançado um novo concurso público com vista à celebração de um novo contrato de concessão, o qual foi assinado ainda em 2015.

Em 2016, iniciou-se a execução daquele novo contrato de concessão, o qual foi, posteriormente, suspenso por decisão do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, em decorrência do decretamento de uma providência cautelar requerida por um dos concorrentes preteridos no concurso prévio.

Deste modo, o SPTP urbano tem vindo a ser realizado, desde aquele momento, através de contratos de prestação de serviços por ajuste direto nas condições do primeiro contrato de concessão, na expectativa da decisão do processo principal de que aquela providência depende e que atualmente corre termos junto do Tribunal Central Administrativo Norte.

Relativamente aos transportes interurbanos, as linhas encontram-se atualmente a ser exploradas por vários operadores privados, ao abrigo do regime transitório previsto na Lei n.º 52/2015.

No âmbito do RJSPTP, que, tal como referido anteriormente, atribuiu aos respetivos municípios as competências de Autoridade dos Transportes, em todo o território municipal, passou a ser igualmente responsabilidade do Município de Vila Real a sua contratualização.

Neste sentido, tendo em conta os objetivos do Município em termos de mobilidade e transportes e a existência de sinergias entre a gestão conjunta dos SPTP de Vila Real (capítulo 6 do presente documento), o Município pretende integrar no mesmo concurso público, a exploração da rede de transportes urbana e interurbana de Vila Real.

Considera-se que tal cumpre com o estabelecido no RJSPTP, nomeadamente o facto do planeamento e da coordenação deverem:

- Ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica;
- Pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração, considerando, designadamente:
 - o serviço público de transporte de passageiros regular;
 - o serviço público de transporte de passageiros flexível;
 - o transporte em táxi;
 - os serviços de transporte escolar;
 - outras soluções de mobilidade.

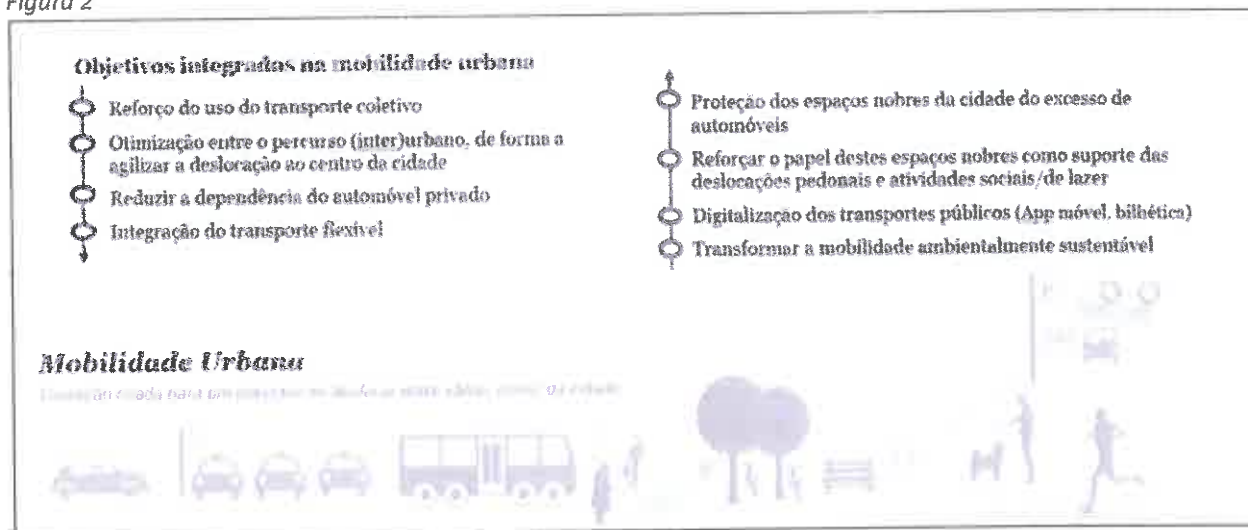
Acresce referir que não existindo à presente data decisão por parte do Tribunal Central Administrativo Norte relativamente ao processo principal de impugnação da adjudicação e contrato de concessão cuja execução se iniciou em 2016, o Município celebrou com o concessionário Acordo de Revogação do referido contrato, podendo nos presentes termos iniciar novo procedimento concursal com vista à prestação de um serviço público de transporte de passageiros integrado que permita:

- Potenciar os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte;
- Potenciar 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;
- Permitir 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;
- Permitir melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa limites administrativos de uma autoridade ou interage com serviços sob jurisdição de outra autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Permitir aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos;
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à gestão do sistema e diminuir o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

4. Principais objetivos do projeto

A futura concessão de SPTP de Vila Real faz parte do plano de mobilidade do Município, estando integrada num conjunto de objetivos de promoção da mobilidade urbana em Vila Real, nomeadamente:

Figura 2



Os objetivos do SPTP de Vila Real integram-se no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vila Real, que está assente na adoção de estratégias de baixo teor de carbono, através de medidas de fomento de modos mais sustentáveis e inclusivos de mobilidade, como os modos suaves e o transporte público, e assegurando assim melhor qualidade de vida e eficiência energética.

Existindo ainda uma elevada proporção de residentes que se deslocam em Transporte Individual perante distâncias de deslocação reduzidas, o SPTP representa uma oportunidade para a diminuição da dependência do automóvel privado no concelho, contribuindo igualmente para a deslocalização do excesso de automóveis da zona central da cidade e, desta forma, promover a valorização dos espaços nobres da cidade.

A maior utilização dos transportes públicos por parte dos habitantes de Vila Real está dependente da estruturação da rede de transportes coletivos, que deverá estar ajustada às necessidades da população, assegurando a sustentabilidade económica e ambiental dos serviços a implementar. A nova rede de transporte deverá, assim, assentar na melhoria da qualidade do serviço prestado, promover a intermodalidade e servir as populações urbanas e os habitantes de zonas de menor densidade populacional. Neste caso, o transporte flexível irá ter um papel determinante no acesso ao SPTP por parte dos habitantes das zonas rurais e isoladas.

Adicionalmente, o reforço do uso do transporte coletivo depende da correta compreensão do sistema por todos os potenciais utilizadores, pelo que a integração entre os serviços urbanos, interurbanos e transporte flexível deverá ser efetuada de forma rigorosa. Deverá ainda ser efetuada uma otimização dos percursos entre as redes urbana e interurbana, de forma a agilizar a deslocação ao centro da cidade de todos os cidadãos abrangidos.

O acesso à rede deverá estar acessível de forma fácil por todos os utilizadores, sendo um dos objetivos do Município apostar na digitalização do sistema de transportes, promovendo um acesso rápido aos horários e pontos de ligação entre as diferentes linhas, bem como acesso em tempo real à frequência de autocarros.

Por fim, tendo em conta que um dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vila Real passa pela adoção de estratégias de baixo teor de carbono, de forma a sinalizar o compromisso do Município com estas estratégias, foi definido que a futura concessão deveria incluir entre um a dois autocarros elétricos.

5. Enquadramento legal

A completar com a especificação da adequação do proposto às normas legais e demais instrumentos normativos aplicáveis, incluindo regimes legais aplicáveis a autarquias locais. Adicionalmente, será apresentada em anexo toda a documentação de suporte a essas mesmas transacções.

6. Opções do projeto

6.1. Modelo de remuneração e exploração do serviço

O RJSPPT estabelece os regimes de exploração do SPTP, os quais podem ser explorados:

- diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios;
- mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público, quer através de operadores internos, outros operadores de serviço público; ou
- mediante autorização, no caso do serviço público de transporte de passageiros expresso.

Neste âmbito, Município de Vila Real optou pelo lançamento de um concurso para a atribuição de um contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros, em regime de exclusividade.

A opção pela concessão teve por base uma análise às vantagens e desvantagens deste regime de exploração em relação à exploração direta por parte do Município, tendo-se concluído que o regime de exploração através de concessão apresenta o maior *value for money* para o interesse público (ver secção 11 - Comparador público).

Adicionalmente, foram identificadas outras vantagens do regime de exploração através de concessão relativamente à exploração direta, designadamente:

- Desde 2004 que o serviço público de transportes tem vindo a ser operado em regime de concessão e, deste modo, a Câmara Municipal de Vila Real não dispõe de *know-how* para a exploração do serviço de transportes, que os operadores privados possuem (ex: nível de recursos, eficiência de custos, economias de escala, procedimentos, entre outros). A este respeito, foi efetuado um *benchmark* aos custos operacionais.km dos SPTP municipalizados e concluiu-se que o custo.km da anterior concessão é inferior ao dos serviços municipalizados;
- Transferência de risco acrescidos do Município para o operador privado;
- Mitigação do investimento inicial e de manutenção, que são geralmente avultados.

Adicionalmente, é recorrente no setor dos serviços de transporte rodoviário, a utilização dos autocarros que não se encontram em operação, no aluguer ocasional de viaturas, como forma de maximizar a sua utilização. Tendo em conta que, no caso da rede interurbana, existem linhas que funcionam apenas como reforço escolar durante 8 meses, e que os horários estabelecidos apresentam horas de pico de utilização, existe um número considerável de autocarros que poderão ser utilizados no aluguer ocasional ao longo do ano. Deste modo, não tendo o Município *know-how* neste tipo de atividade, o concessionário poderá desta forma maximizar a utilização dos autocarros, conforme previsto no caderno de encargos.

6.2. Integração da rede e opção por um único contrato

De acordo com o artigo 46.º do CCP, as entidades adjudicantes podem prever nas peças do procedimento a adjudicação por lotes.

A este respeito, poderia equacionar-se a divisão do objeto contratual em dois lotes autonomizados, a rede urbana e a rede interurbana, respetivamente.

Embora o CCP não preveja a necessidade de fundamentação de não adjudicação por lotes nos contratos de concessão, a opção por um concurso para uma rede única teve por base o conjunto de vantagens identificadas. Deste modo, a gestão conjunta da rede urbana e interurbana apresenta a seguintes vantagens:

- Aproveitamento de economias de escala, nomeadamente na partilha de custos fixos e negociação com fornecedores;
- Possibilidade de articulação dos horários entre as duas redes;
- Articulação dos sistemas de bilhética, permitindo a integração bilhética ao longo de toda a rede;

- Eliminação de eventuais sobreposições de paragens, em caso de gestão autonomizada da rede;
- Possibilidade de utilização da informação da rede como um todo, permitindo uma melhoria contínua do sistema de transportes como um todo.

6.3. Verificação dos níveis de serviço mínimo

O planeamento do SPTP de Vila Real teve em consideração o cumprimento dos níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros constantes no anexo ao RJSPTP.

Em termos de cobertura temporal, o período horário de funcionamento cobre satisfatoriamente as necessidades de deslocação das populações, na medida em que, no desenho da rede urbana, foram consideradas melhorias significativas na frequência horária das linhas existentes e efetuados reforços nas zonas de maior afluência.

No que toca à rede interurbana, a mesma teve por base a rede existente e os horários têm por base as necessidades da população. Deste modo, os horários de funcionamento da rede interurbana incluem o reforço da rede nas horas de ponta de utilização, nomeadamente os períodos entre as 7h-9h, 11h-15h e 18h-19h.

A este respeito, importa referir que o desenho da concessão cumpre todos os critérios de cobertura temporal do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros, nomeadamente:

- Os horários praticados estão ajustados às necessidades da população e ao período de funcionamento dos equipamentos e serviços públicos, comércio e emprego, existindo um reforço da rede nos períodos de maior afluência de passageiros;
- Estão garantidas as ligações à sede do concelho no mínimo três dias por semana, quer através do transporte regular em todas as linhas abrangidas pela concessão durante o período escolar, quer pelo transporte flexível, quando não existir uma linha regular;
- O desenho da rede permite estabelecer ligações diretas entre as diversas freguesias de Vila Real e os principais pontos de interesse no circuito urbano, minimizando a necessidade de efetuar transbordos entre diferentes meios e modos de transporte;
- Será assegurado que as taxas de ocupação serão iguais ou inferiores ao número homologado de lugares sentados e em pé disponibilizados pelos veículos, possibilitando o reforço de veículos nas linhas e horários em que exista procura superior ao previsto. A este respeito, tendo em conta o conhecimento adquirido pelo funcionamento histórico da rede urbana, não se espera que estas situações ocorram. Ao nível do transporte interurbano, tendo em conta que o desenho da rede e o nível de serviço se mantêm em linha com a rede atual, não se esperam igualmente situações de excesso de procura em relação à oferta;
- Relativamente à divulgação e configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros e do próprio serviço de transportes existente, serão disponibilizados diagramas em todos os pontos de acesso à rede com informação clara e adequada sobre o serviço público de transporte de passageiros, percurso, paragens com identificação dos interfaces e horários, das tarifas e títulos em vigor, bem como todas as informações exigidas por lei.

6.4. Investimento

O montante de investimento necessário à exploração do SPTP diz respeito ao investimento na frota de autocarros. Deste modo, tendo em conta os objetivos de melhoria do sistema de transportes e a necessidade de investimento na renovação dos autocarros que a atual rede urbana apresenta, foi definida, em termos de autocarros urbanos, a renovação da total frota atual de forma a garantir que todos os autocarros apresentam uma idade inferior a 15 anos, com a exceção de cinco autocarros adquiridos em 2016.

Ao nível dos autocarros interurbanos, tendo em conta as características das linhas previstas, nomeadamente a existência de linhas com grande extensão, vocacionadas para o transporte escolar, com frequências reduzidas e com picos de horários definidos, foi estimada a necessidade de um número elevado de autocarros, os quais deverão apresentar

períodos de inatividade, ao longo do dia, significativos. Deste modo, de forma manter o equilíbrio económico-financeiro da concessão, não foi imposta a necessidade de utilização de veículos novos.

Os requisitos da frota a colocar no concurso encontram-se detalhados no caderno de encargos (anexo X).

Assim, de acordo com o estudo de viabilidade económico-financeiro, foi estimada a necessidade de 23 autocarros urbanos, dos quais 2 serão mini-bus elétricos, como forma de sinalizar o compromisso do Município com os planos de mobilidade sustentável e na adoção de estratégias de baixo teor de carbono e 14 autocarros para a rede interurbana.

Os restantes investimentos dizem respeito, essencialmente, a equipamentos necessários à exploração do SPTP (SAE, Sistema de bilhética, abrigos, etc.) e ao valor dos ativos a transferir para a nova concessão, que inclui a atual frota de autocarros.

6.5. Regime tarifário

De acordo com o artigo 38º do RJSPTP, a definição dos títulos de transporte a disponibilizar em determinado serviço público de transporte de passageiros, cabe à autoridade de transportes competente.

Tendo em conta que a maioria da rede já se encontra em funcionamento, e de forma a que a transferência da exploração entre os atuais operadores e a futura concessão seja efetuada sem transtorno para os utilizadores, foram mantidos os tarifários atualmente em vigor para ambos os percursos. Adicionalmente, tal como referido anteriormente, a nova rede permitirá a possibilidade de os utilizadores dos transportes interurbanos utilizarem os respetivos bilhetes no percurso urbano.

Assim, ao nível do percurso urbano, foi definido um tarifário em linha com o atualmente em vigor no sistema de transportes urbano, atualizado em linha com a inflação prevista ao longo do período de concessão.

Ao nível dos transportes interurbanos, foi definido um tarifário em linha com o atualmente praticado pelo principal operador a explorar estas linhas, atualizado em linha com a inflação prevista ao longo do período de concessão. Foi ainda considerado um desconto de 10% na compra de 10 bilhetes e 5% na compra de bilhetes de ida e volta.

Tabela 1

Tipo de bilhete	Bilhete (€)
Uma viagem	1,10
Multiviagens (10 viagens)	7,70
Multiviagens (10 viagens) Sénior/Estudantes	5,40
Passe Mensal	28,20
Passe Sénior	22,50
Passe Criança	22,50

Tabela 2

Distância	Bilhete único (€)	Passe mensal (€)	Passe sénior (€)	Passe criança (€)	10 viagens (€)	2 viagens (€)
0-2 km	1,05	28,20	22,50	22,50	7,35	1,90
3-4 km	1,45	28,20	22,50	22,50	10,15	2,60
5-6 km	1,90	40,00	32,00	32,00	13,30	3,40
7-8 km	2,10	40,00	32,00	32,00	14,70	3,80
9-10 km	2,20	50,50	40,40	40,40	15,40	4,00
11-12 km	2,30	50,50	40,40	40,40	16,10	4,15
13-14 km	2,40	62,50	50,00	50,00	16,80	4,30

15-16 km	2,60	62,50	50,00	50,00	18,20	4,70
17-18 km	2,80	72,50	58,00	58,00	19,60	5,05
19-20 km	2,95	72,50	58,00	58,00	20,65	5,30
21-22 km	3,20	83,00	66,40	66,40	22,40	5,70
23-24 km	3,35	83,00	66,40	66,40	23,45	6,05
25-28 km	3,55	93,50	74,80	74,80	24,85	6,40
29-32 km	3,80	101,30	81,05	81,05	26,60	6,85
33-36 km	4,05	110,20	88,20	88,20	28,35	7,30
37-40 km	4,30	115,20	92,20	92,20	30,10	7,75
41-44 km	4,35	119,75	95,80	95,80	30,45	7,85
45-48 km	4,45	124,55	99,65	99,65	31,15	8,00
48.1-49 km	4,60	128,60	102,90	102,90	32,20	8,30

6.6. Prazo da concessão

De acordo com o artigo 310^a do CCP, o “prazo de vigência do contrato é fixado em função do período de tempo necessário para amortização e remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário”. Adicionalmente, a duração do contrato não poderá ser superior ao estabelecido no Regulamento 1370/2007, que estabelece, para os contratos de serviço público de autocarro, uma duração máxima de 10 anos.

Tendo em conta o montante de investimento necessário para o início da exploração do SPTP e de forma a manter o equilíbrio económico-financeiro da concessão e não aumentar de forma significativa a compensação a pagar pelo Município, foi definido um prazo de concessão de 10 anos.

Nomeadamente, estima-se a aquisição de 14 autocarros urbanos standard e 2 autocarros urbanos mini no momento inicial em estado novo, que apresentarão uma vida útil de pelo menos 15 anos, pelo que a consideração de qualquer período de concessão inferior a 10 anos simplesmente implicaria um incremento do custo para o Município sem que isso representasse qualquer vantagem.

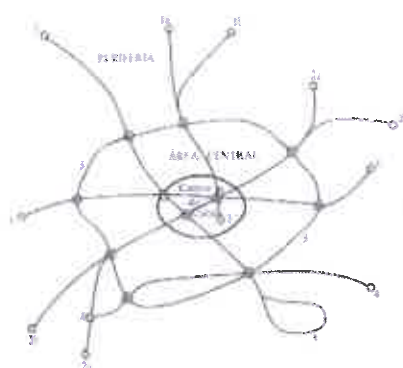
7. Oferta de serviços

A oferta de serviço público de transporte de passageiros foi configurada por um conjunto de linhas que estabelecem a ligação entre diferentes pontos da malha urbana, atendendo ao respectivo traçado (cobertura espacial), quer ao seu período de serviço e frequência de passagem (cobertura temporal).

A configuração da rede de transporte público baseou-se na estrutura urbana, isto é, na localização dos principais pólos geradores de tráfego, da sua concentração ou dispersão e da malha viária urbana disponível para a circulação dos autocarros.

A opção adotada pelo Município de Vila Real assenta numa rede hierarquizada onde é criada uma rede primária que liga os principais núcleos geradores de tráfego (Rede Urbana), complementada por ligações amarradas à rede primária com uma função de cobertura do espaço do concelho (Rede Interurbana) conforme figura exemplificativa abaixo.

Figura 3



Na rede primária privilegiaram-se as ligações directas, onde se irá garantir uma elevada qualidade de transporte, com elevada frequência por forma a favorecer-se a criação de eixos com elevada procura e complementaridade com o sistema de transporte interurbano afeto a viagens de médio e longo curso.

Procurou-se, sobretudo, no desenvolvimento da rede interurbana que os percursos de ida e volta se apresentassem o mais coincidente possível a fim de servir, em boas condições, os municípios em ambos os sentidos de circulação.

Nestes termos, estruturou-se uma rede de serviço público de transporte de passageiros em que:

- Linhas urbana – apresentam principalmente uma função distribuidora e de ligação entre zonas com usos distintos passando pelo núcleo central, sendo a procura elevada e caracterizada por uma alta rotatividade. Em geral, estas linhas desempenham um papel fundamental no funcionamento integral da rede;
- Linhas interurbanas – apresentam volumes intensos na ponta da manhã no sentido do centro e inversamente na ponta da tarde, embora estes sejam cada vez menores à medida que se afastam do centro. Deste modo há neste tipo de linhas a necessidade de criar reforços que cubram parte da extensão da linha para compensar o desequilíbrio da procura. Estas linhas estarão alinhadas em termos de oferta com as necessidades de transporte escolar;
- Transporte flexível – que se pretende que procure suprir as necessidades de mobilidade da população que se encontre em localidades / lugares que distem em mais de 750 metros de uma linha de transporte público de passageiros e nesse sentido se promova a coesão social e territorial. Este sistema de recurso será ativado diretamente pelos municípios e permitirá soluções de mobilidade a toda a população do Município.

A rede urbana tem atualmente cinco linhas diurnas, uma noturna e um serviço aos domingos, garantindo frequências entre os 20 e os 30 minutos para a maioria das linhas. O serviço é atualmente realizado com recurso a 17 autocarros.

Figura 4



Nos últimos anos o número de passageiros tem-se mantido na ordem dos 1.4 milhões por ano, revelando boas taxas de ocupação. Tem-se verificado um bom aproveitamento das necessidades de deslocação inerentes à presença de forte atividade no centro da cidade e entre os principais polos atractores de tráfego, conforme tabela abaixo.

Tabela 3

Ordem	Paragem	Viagens Origem	Viagens Destino	Viagens Total
1	TRIBUNAL	384	469	852
2	CAMARA	445	306	752
3	UTAD REITORIA	182	261	444
4	UTAD PEDAGOGICO	175	212	387
5	IGREJA Nª SRª CONCEIÇÃO	218	162	380
6	MERCADO	127	253	380
7	C.C. DOCLCE VITA	157	162	319
8	ALAMEDA DE GRASSE	173	136	309
9	HOSPITAL	122	163	285
10	AV. ARELIANO BARRIGAS	103	124	226
11	PIOLEDO	137	77	214
12	CENTRAL CAMIONAGEM	125	77	202
13	ESCOLAS	93	96	190
14	LORDELO	79	104	183
15	MERCADO LATERAL	110	48	157
16	ESC. S. PEDRO	71	80	151
17	AV. EUROPA	93	54	147
18	CONTINENTE	66	62	128
19	QTª ARAUCARIA	70	56	126
20	QTª FONTE DA RAINHA	77	46	123
	TOTAL 20 PAR. PRINCIPAIS	3006	2949	5955

Ordem	Paragem	Viagens Origem	Viagens Destino	Viagens Total
	% s/ TOTAL VIAGENS O/D	29,5%	28,9%	58,4%

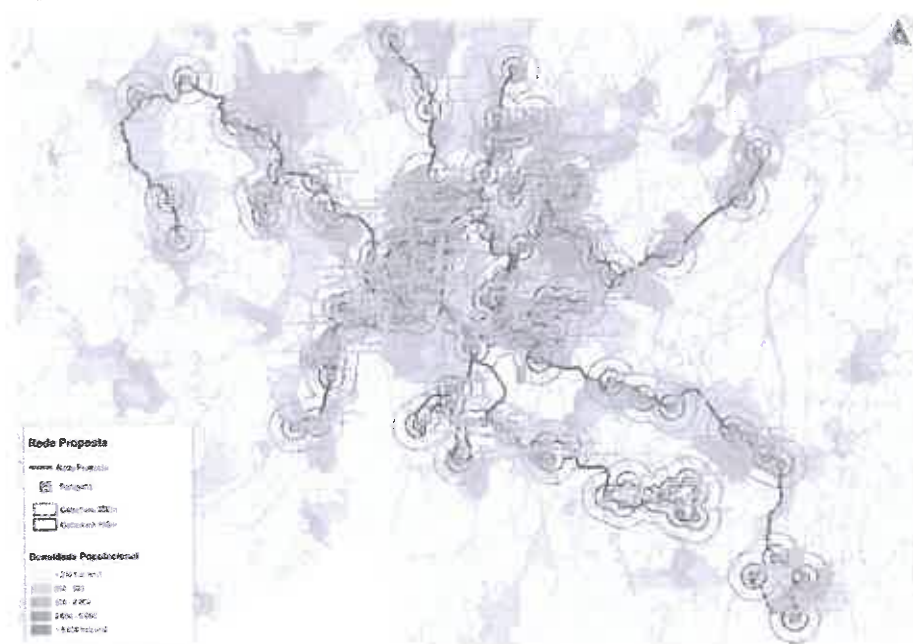
Fonte: Elaboração própria Grupo AVANZA a partir dados trabalho de campo

No entanto constata-se que o potencial instalado está ainda longe de ser esgotado existindo uma margem grande para o crescimento do número de passageiros/ano.

Tratando-se de uma rede consolidada, com um histórico assinalável, e tendo o Município experiência, como concedente, na exploração da rede urbana, o desenho da nova rede urbana tem como base a rede atualmente existente, procurando alargar a área de influência do sistema de transportes, melhorar as condições de serviço e potenciar o uso do transporte coletivo como alternativa relevante ao uso do transporte individual.

Deste modo, o desenho da nova rede urbana teve por base as dinâmicas demográficas e os fluxos pendulares observados em Vila Real, bem como as necessidades da população, procurando responder, de uma forma eficiente, a essas necessidades e promover uma mobilidade sustentável no concelho.

Figura 5



Assim, o novo desenho da rede prevê a extensão de três linhas já existentes – linhas 1, 4 e 5. Esta extensão pretende reforçar os respetivos circuitos nos períodos de maior afluência de passageiros e estender a rede de transportes urbanos a novas freguesias.

Adicionalmente, decorrente do alargamento da zona urbana do Município nos últimos anos e das necessidades de mobilidade da população, o novo desenho da rede inclui três novas linhas – linhas 6, 7 e 8 – para os percursos, respetivamente Mouços – Mercado, Bairro de Ferreiros – Bairro São Vicente de Paulo e linha circular com origem e destino no Centro Comercial Nosso Shopping.

A melhoria do serviço de transporte urbano só é possível se, à abrangência do sistema de transporte, se juntarem boas frequências. Deste modo, a nova rede prevê igualmente o aumento das frequências nas linhas existentes. Assim, a nova rede urbana terá as seguintes características:

Figura 6



Linha	Frequência*	Extensão da linha
Linha 1	15 a 20 min	15.7 km
UPA 1A	6 circulações/dia	20.1 km
Linha 2	20 min	10.2 km
Linha 3	25 min	12.0 km
Linha 4	25 a 30 min	9.1 km
UPA 2A	6 circulações/dia	11.3 km
UPA 2B	6 circulações/dia	10.0 km
UPA 2C	6 circulações/dia	9.0 km
UPA 2D	8 circulações/dia	11.0 km
UPA 2E	20 min	13.1 km
Noturna	30 min	13.5 km
Domingo	Adaptação da linha 1 ao Domingo em paragens específicas	

Rede atual

Em relação à rede interurbana, este serviço é atualmente garantido por carreiras regulares operadas por várias empresas privadas, pelo que não existe histórico por parte do Município na gestão desta rede e, por isso, o conhecimento ao nível da procura é limitado.

Atualmente, as linhas que fazem parte da rede interurbana apresentam uma extensão significativa, sendo que a maioria dos aglomerados urbanos do concelho se encontram a menos de 40 minutos de viagem em transporte coletivos do centro da sede de concelho, excetuando alguns aglomerados das freguesias de Águas Santas e de Abaças, chegando a ter viagens na ordem dos 60 minutos. A frequência da maioria das linhas interurbanas encontra-se, atualmente, alinhada com as necessidades de transporte escolar.

A nova rede interurbana abrange 13 linhas, com frequências de entre 2 a 7 circulações por dia, incluindo o reforço das linhas durante o período escolar. O RJSPPT prevê que, em relação aos serviços inter-regionais, as autoridades de transporte competentes a nível intermunicipal (CIM) deverão coordenar-se na organização dos serviços públicos de transporte de passageiros. Neste sentido, as linhas com percurso inter-concelhio atualmente existentes, nomeadamente Vessadios, Samardã e Nogueira, não serão incluídas no presente caderno de encargos, na medida em que o respetivo trajeto ultrapassa os limites do concelho de Vila Real e, conseqüentemente, devem ser articuladas no âmbito da CIM Douro.

Figura 7

Linhas	Frequência	Extensão da linha
Abaças	6 circulações/ dia	33 Km
Águas Santas	6 circulações/ dia	22 Km
Arnadejo	2 circulações/ dia	17 Km
Aveção do Cabo	7 circulações/ dia	21 Km
Fartunho	3 circulações/ dia	15 Km
Justes (por Lames)	6 circulações/ dia	22 Km
Justes (por Sanguinhedo)	6 circulações/ dia	22 Km
Lames	4 circulações/ dia	21 Km
Pena	6 circulações/ dia	16 Km
Pomarelhos	8 circulações/ dia	10 Km
Povoação	8 circulações/ dia	18 Km
Testeira	6 circulações/ dia	10 Km
Vila Cova	6 circulações/ dia	21 Km

 Linhas reforçadas durante o período escolar
  Legenda: Reforço em dia de Feira

Importa ainda referir que, tendo em conta a inexistência de um conhecimento aprofundado da procura atual, o caderno de encargos prevê a possibilidade de ajuste das frequências e horários das linhas interurbanas, tendo por base o conhecimento que venha a ser adquirido ao longo da exploração da concessão.

Para completar a cobertura territorial do concelho, a nova concessão incluirá ainda o serviço público de passageiros flexível, regulado pelo Decreto-Lei nº60/2016, que tem como objetivo servir os habitantes das zonas rurais isoladas e dispersas, garantindo a acessibilidade a um serviço de transporte onde a densidade populacional não justifica expansão da rede regular.

O serviço público de passageiros flexível deverá garantir o acesso aos centros urbanos, através do transporte público, por parte da população isolada e dispersa, devendo responder à ausência de ligação entre essas zonas e a rede de transportes regular. Assim, o serviço público de passageiros funcionará por marcação e deve garantir, através da utilização de viaturas de táxi ou outros veículos disponíveis, a ligação entre as áreas isoladas e as linhas do transporte público coletivo de passageiros. O serviço público de passageiros flexível permitirá o cumprimento dos níveis mínimos do serviço público de transporte de passageiros, definidos na Lei n.º 15/2005.

A este respeito, foi estabelecida uma distância mínima para a utilização do transporte flexível de 750 metros entre a área de residência e a estação mais próxima da rede de transportes regular. Adicionalmente, foi estabelecido que, de forma a permitir uma boa qualidade de serviço, a duração total da viagem entre a área abrangida pelo transporte flexível e o destino final do utilizador não deverá exceder as duas horas.

Por fim, tendo em conta a importância da complementaridade entre os diferentes percursos, os detentores dos títulos de transporte interurbano poderão utilizar os respetivos títulos de transporte no percurso urbano, facilitando desta forma o acesso da população residente em zonas periférica ao centro urbano e fomentando a utilização do transporte urbano como preferencial nas deslocações interurbanas.

Minuta
Amílcar

8. Procura

Tal como referido anteriormente, existe um conhecimento consolidado acerca da rede urbana, tendo em conta a sua operação desde 2004. Adicionalmente, a própria rede tem apresentado uma procura relativamente estável, o que se tem traduzido igualmente numa procura estável ao longo dos últimos anos, com um número de passageiros na ordem dos 1.4 milhões de passageiros por ano.

Deste modo, as estimativas da procura, para a rede urbana, tiveram por base o histórico de passageiros transportados até 2018 para as linhas existentes. Adicionalmente, para a expansão da rede, foram consideradas as estimativas apresentadas nas propostas a concurso de 2015, na medida em que as mesmas já incluíam o aumento da extensão da rede. Considerou-se ainda um crescimento anual de +0.25% após o primeiro ano de concessão, tendo em conta a melhoria da rede e do reforço de frequências, que deverão ter um impacto positivo na utilização dos transportes públicos.

Tabela 4

	2018	Estimativa
Rede Base		
Linha 1	566 779	566 779
Linha 2	226 614	226 614
Linha 3	183 213	183 213
Linha 4	371 023	371 023
Linha 5	8 784	-
Linha Noturna	32 023	32 023
Rede ampliada		
Linha 1-A	-	54 231
Linha 4-A	-	23 544
Linha 5-A	-	37 619
Linha 6	-	33 068
Linha 7	-	42 327
Linha 8	-	103 172
Total	1 388 436	1 673 613

Relativamente à procura interurbana, tendo em conta que a rede inclui um conjunto muito alargado de linhas, com uma abrangência territorial dispersa, com um peso significativo do transporte escolar e o facto de a exploração ser efetuada de forma independente por vários operadores privados, a procura foi estimada tendo por base as informações estatísticas disponíveis, nomeadamente o número de habitantes por freguesia que utilizam o transporte público, de acordo com os resultados dos Censos 2011. Adicionalmente, foi ainda considerado o número de alunos transportados atualmente pelas carreiras interurbanas no contexto do transporte escolar.

Foi efetuado um mapeamento das freguesias abrangidas pela rede interurbana e efetuada sua distribuição pelas diferentes linhas, de forma a estimar a procura total potencial da rede. Foram excluídas da análise as freguesias que são abrangidas pela rede urbana, de forma a evitar a duplicação da procura. Deste modo, foi estimada uma procura total de cerca de 2 400 habitantes para a rede interurbana, incluindo estudantes.

Adicionalmente, de forma a estimar a procura de passes escolares, foi utilizada a informação atual acerca dos alunos transportados pelas linhas interurbanas no contexto do transporte escolar e efetuada a alocação desses alunos a cada uma das linhas de acordo com a respetiva paragem. Deste modo, para as linhas interurbanas abrangidas pela rede de transportes, foi estimado um total de 729 alunos.

Tabela 5

Linha	Alunos	Outros	Total
Abaças	93	171	264
Águas Santas	48	84	132
Arnadelo	42	83	125
Aveção do Cabo	63	62	125
Fortunho	30	42	72
Justes (por Lamares)	70	53	123
Justes (por Sanguinhedo)	85	59	144
Lamares	69	84	153
Pena	85	467	552
Pomarelhos	17	60	77
Povoação	27	153	180
Testeira	54	281	335
Vila Cova	46	69	115
Total	729	1 668	2 397

Os restantes utilizadores foram alocados a diferentes tipos de título de transporte disponível, nomeadamente passes mensais (10%), bilhetes únicos (25%), bilhetes de ida e volta (50%) e bilhetes de 10 viagens (15%).

Ao nível do transporte flexível, tendo em conta a inexistência de informação histórica, considerou-se como utilizadores deste meio a população isolada de Vila Real (~4 500 pessoas) com uma taxa de utilização de 15% e uma utilização anual de 50 viagens por utilizador.



Minuta



9. Viabilidade económico-financeira

Foi efetuado um estudo de viabilidade económico-financeiro (EVEF) por consultores externos, qual consta no anexo X. Apresenta-se de seguida os principais pressupostos e conclusões do estudo:

- Tendo por base as informações de procura, bem como o regime tarifário previsto, o estudo estima um total de receita de ~€1.2 m em 2020 com um crescimento médio anual de +2.28% para o transporte urbano e uma receita total de ~€0.7 m em 2020 (TCMA 2.34%) para o transporte interurbano;
- À semelhança do que acontece no mercado do serviço de transporte rodoviário, o EVEF inclui a receita relativa ao aluguer ocasional dos autocarros interurbanos (~€15k por autocarro/ano), totalizando ~€210 k de receitas de aluguer;
- Os custos operacionais tiveram por base o total de quilómetros previstos para a rede urbana e interurbana, os preços do combustível, manutenção, número de motoristas e restante pessoal, bem como outros fornecimentos e serviços externos relacionados com a operação. O total de custos operacionais estimado ascende a ~€2.4m em 2020;
- Foi considerado um investimento de €4.4 m em 2020, do qual 49% representa investimento em autocarros urbanos, 23% em interurbanos e os restantes ~€1.2 m referem-se maioritariamente aos ativos revertidos, SAE e bilhética;
- O EVEF assumiu uma taxa de rentabilidade acionista de 10% e que o investimento em autocarros será totalmente financiado através de financiamento bancário, com uma taxa de juro all-in de 4.5% e um período de reembolso de 8 anos.

Deste modo, o EVEF, tendo por base os pressupostos assumidos, e as análises de sensibilidade às variáveis críticas, tais como a procura, custos operacionais e investimento, determinou que a compensação a pagar pelo Município deverá situar-se entre os ~€658 k e os ~€790 k.

10. Análise Custo-Benefício

Adicionalmente, no EVEF, foram ainda identificados vários benefícios decorrentes do serviço de transporte público rodoviário em Vila Real, nomeadamente:

- Poupança no custo de utilização de veículos rodoviários;
- Benefícios que a infraestrutura gera pela redução da procura de estacionamento, através da libertação de espaço público;
- Benefícios gerados no que se refere a custos de estacionamento;
- Externalidades ambientais, relativamente à poluição do ar resultante da utilização de combustíveis fósseis, que resultam num custo económico para a sociedade;
- Contribuição para a redução das alterações climáticas;
- Redução de acidentes com veículos rodoviários;
- Redução de congestionamento rodoviário, levando à redução de tempo de viagem para os utilizadores.

A este nível, apenas o estudo apenas quantificou o primeiro benefício económico, o qual, de acordo com a análise efetuada, deverá representar um benefício anual para a sociedade entre ~€3.7 m e ~€3.8 m, ou seja, um total de ~€37 m a ~€38 m ao longo de toda a concessão, que comparam com os cerca de ~€8 m de custo para o Município ao longo do mesmo período. Mesmo considerando os custos para os utilizadores, decorrente da compra de bilhetes, no total de ~€30 m, pode-se concluir que este benefício supera os custos incorridos, quer pelo Município de Vila Real, quer pelos utilizadores.

Concluiu-se assim que os benefícios económicos associados ao SPTP de Vila Real supera, em larga escala, os custos incorridos pelo Município.

11. Comparador público

Tal como referido na secção de “Opções do projeto”, concluiu-se que o modelo de exploração do serviço público através de concessão, ao invés da exploração direta, apresenta vantagens significativas para a qualidade do serviço, para os utilizadores e para o Município, nomeadamente o facto de o SPTP em Vila Real ter vindo a ser feito desde 2004 através de concessão, a inexistência de *know-how* por parte do Município e os riscos acrescidos que a exploração acarreta para o Município.

Não obstante o conjunto de vantagens identificadas, foi efetuado um comparador público na qual se compara o *value for money* para o erário público das duas alternativas.

Deste modo, foram comparados os *cash flows* da exploração direta (incluindo o investimento necessário, a receita estimada relativa aos títulos de transporte e os custos de exploração previstos) com os *cash flows* relativos à compensação estimada (valor central estimado no EVEF). Foi utilizada uma taxa de atualização nominal de 6.08%, de acordo com o Despacho do Ministério das Finanças n.º 13208/2003, de 7 de Julho.

Tabela 6

€ em milhões	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
Receitas de exploração	2.0	2.0	2.1	2.2	2.2	2.3	2.3	2.4	2.4	2.5
Custos de exploração	(2.5)	(2.6)	(2.6)	(2.7)	(2.7)	(2.8)	(2.8)	(2.9)	(3.0)	(3.0)
Investimento	(4.4)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.3)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)
Cash flow - Exploração direta	(4.9)	(0.5)	(0.5)	(0.5)	(0.9)	(0.5)	(0.6)	(0.6)	(0.5)	(0.6)

€ em milhões	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	Ano 10
Compensação a pagar ao concessionário	(0.7)	(0.7)	(0.7)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.9)
Aquisição de ativos no final da concessão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1.0)
Cash flow - Concessão	(0.7)	(0.7)	(0.7)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(1.8)

Valor Atualizado Líquido (VAL)

Exploração direta	(6.2)
Concessão	(4.7)

De acordo com a análise efetuada, o *value for money* para o erário público do regime de exploração direta é inferior ao *value for money* do regime de exploração através de concessão.

12. Matriz de riscos

De acordo com o artigo 413º do CCP, o “contrato deve implicar uma significativa e efetiva transferência para o concessionário do risco de exploração dessas obras ou serviços, que se traduz no risco ligado à procura ou à oferta, ou a ambos”.

De forma a identificar a tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros (concedente e concessionário), apresenta-se abaixo uma matriz de riscos com uma breve descrição dos mesmos e a respetiva repartição:

N.º	Tipo de Risco	Risco	Breve descrição	Retido adjudicante	Transferido adjudicatária	Partilhado
1	Legal	Alterações legislativas ou regulamentares de carácter não específico	As alterações às leis laborais, fiscais, ambientais e dos contratos públicos, bem como quaisquer outras, não dão direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão.		x	
2	Legal	Licenças, autorizações, certificações e credenciações relacionadas com o exercício das atividades objeto do Contrato de Concessão	Compete à adjudicatária requerer, custear, obter e manter todas as licenças, autorizações, certificações e credenciações necessárias ao exercício das atividades integradas no objeto do Contrato de Concessão, observando todos os requisitos que para tal sejam necessários.		x	
3	Legal	Diretivas da adjudicante e regulamentação	A adjudicatária fica obrigada a cumprir as diretivas emanadas, em cada momento, pela adjudicante, nos termos do Contrato de Concessão, bem como as disposições de natureza regulamentar, emanadas, em cada momento, do Município de Vila Real.			x
4	Gestão do Contrato	Oneração de bens	Não é permitida a oneração dos bens pertencentes à concessão, pelo que a adjudicatária não pode celebrar, por qualquer forma, contratos ou quaisquer atos jurídicos que tenham por efeito a promessa ou a efetiva oneração desses bens.		x	
5	Gestão do Contrato	Obtenção e condições do financiamento por fundos próprios e alheios	A adjudicatária é a única entidade responsável pela obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento de todas as atividades que integram o objeto do Contrato de Concessão.		x	
6	Gestão do Contrato	Investimento	A adjudicatária é responsável pela aquisição e instalação dos investimentos.		x	
7	Gestão do Contrato	Custo dos equipamentos	A adjudicatária assume o risco de acréscimo de custos decorrente da aquisição dos equipamentos necessário à Concessão.		x	
8	Gestão do Contrato	Procura	A adjudicatária assume todo o risco relativo à procura das atividades que integram o objeto do Contrato de Concessão.		x	

N.º	Tipo de Risco	Risco	Breve descrição	Retido adjudicante	Transferido adjudicatária	Partilhado
9	Gestão do Contrato	Recurso à subcontratação de terceiros	A contratação de terceiros para a execução das atividades objeto do Contrato de Concessão não exime a adjudicatária de qualquer das suas obrigações perante a adjudicante, permanecendo a primeira integralmente responsável pelo bom e pontual cumprimento de todas as obrigações que para ela emergem do Contrato de Concessão.		x	
10	Gestão do Contrato	Desenvolvimento de atividades não previstas no Contrato de Concessão pela adjudicatária	Sempre que a adjudicatária pretenda exercer atividades que não constem expressamente do Contrato de Concessão, desde que complementares ou acessórias das que constituem o objeto principal do mesmo, deve solicitar autorização prévia escrita da adjudicante.			x
11	Gestão do Contrato	Custos relativos aos meios humanos, técnicos e financeiros	A adjudicatária obriga-se afetar à execução das suas obrigações os meios humanos, técnicos e financeiros necessários organizados de forma a assegurar a boa execução do Contrato de Concessão.		x	
12	Gestão do Contrato	Sistema integrado de gestão da qualidade, ambiente, segurança e saúde	A adjudicatária obriga-se a definir e a implementar um sistema integrado de gestão da qualidade, ambiente, segurança e saúde apropriado, relativamente a todos os aspetos inerentes às atividades objeto do Contrato de Concessão.			
			A adjudicatária obriga-se ainda a aderir a um processo de certificação integrada da qualidade, ambiente, segurança e saúde que seja aceite pela Adjudicante, que contemple, o qual deve ser mantido durante todo o prazo de produção de efeitos do Contrato.		x	
13	Gestão do Contrato	Estabelecimento de sistemas de informação	A adjudicatária obriga-se a assegurar que todas as entidades terceiras que venham a ser subcontratadas para a realização das atividades objeto do Contrato de Concessão dão cumprimento às obrigações inerentes ao sistema de gestão da qualidade.			
			A adjudicatária obriga-se a conceber e implementar, a gerir e a manter, sistemas de informação adequados ao desenvolvimento das suas atividades, que permitam, designadamente, suportar todos os processos associados às atividades objeto do Contrato de Concessão		x	

N.º	Tipo de Risco	Risco	Breve descrição	Retido adjudicante	Transferido adjudicatária	Partilhado
14	Gestão do Contrato	Sistema de monitorização	A adjudicatária obriga-se a conceber, implementar e manter um sistema de monitorização que compreenda todos os processos relacionados com a monitorização do desempenho das atividades do mesmo e do desempenho do pessoal e das entidades que atuem, a qualquer título, por sua conta ou sob a sua orientação, bem como os respetivos mecanismos e ferramentas de suporte.		x	
15	Gestão do Contrato	Sistema de monitorização do desempenho inadequado	A adjudicatária assume o risco de revisão dos procedimentos inerentes ao sistema de monitorização, suportando os custos associados, caso se verifique que este é inadequado para assegurar a fiscalização adequada das atividades ou objetivos estabelecidos.		x	
16	Gestão do Contrato	Atos sujeitos a aprovação ou autorização da adjudicante	Carecem de aprovação ou autorização prévia da adjudicante todos os atos relativos à adjudicatária identificados no Contrato de Concessão			x
17	Gestão do Contrato	Fiscalização e acompanhamento do Contrato de Concessão pela adjudicante	A adjudicante exerce poderes de inspeção e fiscalização das atividades desenvolvidas pela adjudicatária ou por subcontratados desta ou por intermédio de outras entidades por estes designadas	x		
18	Gestão do Contrato	Prejuízos causados no exercício das atividades que constituem o objeto do Contrato de Concessão	A adjudicatária responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados diretamente, ou por intermédio das entidades subcontratadas, no exercício das atividades que constituem o objeto do Contrato de Concessão, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pela adjudicante qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.		x	
19	Gestão do Contrato	Manutenção e conservação dos ativos da Concessão	A adjudicatária obriga-se a disponibilizar, manter e conservar os ativos da concessão em boas condições de funcionamento, operacionalidade, conservação e segurança, em conformidade com o previsto no Contrato de Concessão, de modo a assegurar que os mesmos estão permanentemente aptos para realizar o fim a que se destinam. Risco dos custos relacionados com a manutenção e conservação serem superiores aos previstos.		x	

N.º	Tipo de Risco	Risco	Breve descrição	Retido adjudicante	Transferido adjudicatária	Partilhado
20	Gestão do Contrato	Seguros	A adjudicatária obriga-se a celebrar e a manter em vigor, de acordo com a legislação aplicável e durante todo o período de duração do Contrato de Concessão, pagando pontualmente os respetivos prémios, todos os contratos de seguros obrigatórios por lei e ainda todos aqueles que sejam necessários a garantir uma efetiva e compreensiva cobertura dos riscos inerentes às atividades a desenvolver ao abrigo do Contrato de Concessão, inclusivamente as subcontratadas a terceiros.		x	
21	Gestão do Contrato	Prorrogação do Contrato de Concessão	Risco de não prorrogação do Contrato de Concessão		x	
22	Gestão do Contrato	Força maior (relativo a eventos seguráveis)	A ocorrência de um caso de força maior que seja segurável é da responsabilidade da adjudicatária, na medida em que o respetivo cumprimento se torne possível em virtude do recebimento da indemnização devida nos termos da apólice de seguro comercialmente aplicável ao risco em causa		x	
23	Gestão do Contrato	Força maior (relativo a eventos não seguráveis)	A ocorrência de um caso de força maior (relativo a riscos não seguráveis) tem por efeito exonerar a adjudicatária do cumprimento pontual das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, na estrita medida em que o seu cumprimento tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência	x		
24	Gestão do Contrato	Revisão dos indicadores de desempenho	Os indicadores de desempenho podem ser revistos, tendo em vista adequar o desempenho da adjudicatária às necessidades específicas dos utilizadores	x		
25	Gestão do Contrato	Aplicação de multas contratuais	A adjudicatária assume o risco de lhe serem impostas multas por incumprimento ou cumprimento defeituoso das suas obrigações.		x	

N.º	Tipo de Risco	Risco	Breve descrição	Retido adjudicante	Transferido adjudicatária	Partilhado
26	Gestão do Contrato	Ocorrência de sequestro por interrupção ou deficiências graves	<p>Em caso de incumprimento grave, pela adjudicatária, das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou estando o mesmo iminente, a adjudicante pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo o desenvolvimento das atividades objeto do Contrato de Concessão.</p> <p>O sequestro pode ter lugar, designadamente, nas seguintes situações:</p> <p>a) Quando ocorra ou esteja iminente a cessação, suspensão ou interrupção, total ou parcial, da realização das atividades objeto do Contrato de Concessão;</p> <p>b) Quando se verifiquem perturbações ou deficiências graves na organização e regular desenvolvimento das atividades objeto do Contrato de Concessão e no funcionamento da adjudicatária que comprometam a continuidade ou a regularidade daquelas atividades e a integridade e segurança de pessoas e bens.</p>			x
27	Gestão do Contrato	Ocorrência de resgate	A adjudicante pode resgatar o Contrato de Concessão, por razões de interesse público, decorrido um terço do prazo de produção de efeitos do mesmo			x
28	Gestão do Contrato	Ocorrência de resolução por razões de interesse público	O Contrato de Concessão pode ser resolvido unilateralmente pela adjudicante, em qualquer momento, por razões de interesse público, devidamente fundamentado, nos termos do artigo 334.º do CCP.			x
29	Gestão do Contrato	Ocorrência de resolução por incumprimento contratual imputável à adjudicatária	A adjudicatária assume o risco do Contrato de Concessão poder ser resolvido unilateralmente pela adjudicante.		x	
30	Gestão do Contrato	Modificação objetiva do Contrato de Concessão	O Contrato de Concessão pode ser modificado, nos termos e condições previstos nos artigos 311.º seguintes do Código dos Contratos Públicos, desde que cumpridas as formalidades devidas ao abrigo, designadamente, do disposto nos artigos 339.º e seguintes do CCP, no Decreto-Lei n.º 111/2012, e na Lei n.º 98/97, de 26 de agosto.			x
31	Gestão do Contrato	Revogação do Contrato de Concessão por acordo	As Partes podem, a qualquer momento, acordar na revogação total ou parcial do Contrato de Concessão, quando o acordo se revelar vantajoso em detrimento de outras formas alternativas de extinção do Contrato de Concessão, com observância das disposições legais especificamente aplicáveis			x

N.º	Tipo de Risco	Risco	Breve descrição	Retido adjudicante	Transferido adjudicatária	Partilhado
32	Gestão do Contrato	Reposição do equilíbrio financeiro em benefício da adjudicatária	<p>A adjudicatária tem direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Concessão nos seguintes casos:</p> <p>a) Modificação unilateral, imposta pela adjudicante, do conteúdo essencial das condições de desenvolvimento das atividades objeto do Contrato de Concessão, desde que, em resultado direto da mesma, se verifique, para a adjudicatária, um aumento dos gastos ou uma perda de rendimentos, e na estrita medida desse aumento ou dessa perda;</p> <p>b) Ocorrência de casos de força maior, e nos termos previstos na cláusula anterior, desde que, em resultado direto da mesma, se verifique, para a adjudicatária, um aumento dos gastos ou uma perda de rendimentos, e que os referidos casos de força maior não se encontrem abrangidos pelas obrigações ou pelos riscos contratualmente assumidos pela adjudicatária ou ainda pelos riscos normais da atividade objeto do Contrato de Concessão, exceto se estiverem, ou devessem estar, cobertos por seguro exigido no Contrato de Concessão ou pela legislação aplicável ou se se verificar a resolução do Contrato de Concessão nos termos previstos na cláusula anterior;</p> <p>c) Alterações legislativas ou regulamentares de carácter específico que, com impacto direto e relevante nas atividades objeto do Contrato de Concessão, se traduzam numa perda de rendimentos ou num acréscimo de gastos para a adjudicatária, e na estrita medida desse acréscimo ou dessa perda.</p>	x		
33	Gestão do Contrato	Transmissão automática de direitos e bens no Termo do Contrato de Concessão	Risco de no final do contrato não estarem reunidas todas as condições para a continuidade, sem interrupção, das atividades incluídas no objeto do Contrato de Concessão		x	
34	Gestão do Contrato	Revisão da remuneração da adjudicatária	A adjudicante e a adjudicatária assumem o risco associado à evolução do IPC, atualizando a remuneração de acordo com o mesmo.			x



EDITAL N.º 78/2019

RUI JORGE CORDEIRO GONÇALVES DOS SANTOS, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL-----

--- Nos termos e para efeitos do disposto no artigo n.º 56º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, se publicam as deliberações tomadas por esta Câmara Municipal na sua reunião ordinária n.º 28/19, de 25/11/2019 destinadas a ter eficácia externa, as quais constam da ata que se anexa. -----

-----Para constar se publicam este e outros de igual teor, nos locais de estilo. -----

-----Vila Real e Câmara Municipal, 25 de novembro de 2019.-----

O Presidente da Câmara Municipal,

(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)



Certidão de afixação

Maria de Fátima Aguiar Gradiz Sanches, Coordenadora Técnica do Departamento Administrativo e Financeiro da Câmara Municipal de Vila Real, certifica que afixou nos lugares do costume, o Edital nº 78/2019 da Câmara Municipal de Vila Real, sobre a Ata nº 28/19, de 25/11/2019 da reunião ordinária da Câmara Municipal.

Por ser verdade e para os devidos efeitos, passo a presente que assino e autêntico.

Vila Real, 2 de dezembro de 2019

A Coordenadora Técnica,

Fátima Gradiz Sanches