

No campo dos Associados constam 2 documentos que deverão acompanhar a presente proposta.

31-01-2025



NAZARÉ

Regina Piedade, Dra.

Vereadora de Câmara Municipal de Nazaré



INFORMAÇÃO

**ASSUNTO:** Proposta Transportes Públicos e Rodoviária

**INFORMAÇÃO N.º:** 39/CMN/2025  
**NIPG:** 1742/25  
**DATA:** 2025/01/31

**DELIBERAÇÃO:**

Deliberado em reunião de câmara realizada em 31-01-2025 por maioria absoluta, com quatro votos a favor dos membros do PS, dois votos a favor dos membros do PSD e uma ausência do membro do CDU, a proposta para a Gestão Municipalizada do Transporte Público e do

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

**DESPACHO:**

Terminal Rodoviário de Nazaré e delib-

À Reunião  
31-01-2025

Manuel António Sequeira

Presidente da Câmara Municipal de Nazaré

**CHEFE DE DIVISÃO:**

À Coordenadora Técnica Elsa Marques  
Para inserir na ordem do dia da próxima reunião da  
Câmara Municipal, conforme Despacho do Sr.

Presidente.  
31-01-2025

Helena Pola

— Chefe da Divisão Administrativa e Financeira

**VEREADOR(A)/CHEFE DE DIVISÃO:**

Proponho a R.C.  
31-01-2025

Regina Piedade, Dra.

Vereadora de Câmara Municipal de Nazaré

Municipal para  
deliberação final.

109



### **Proposta para a Gestão Municipalizada do Transporte Público e do Terminal Rodoviário da Nazaré**

A mobilidade urbana é um fator essencial para o desenvolvimento económico e social dos Municípios. A autonomia local na gestão dos transportes públicos, reforça a capacidade municipal de oferecer um serviço público de qualidade, eficiente e acessível a todas as cidadãs e cidadãos. O **transporte público** é um pilar essencial para garantir a mobilidade das populações, tendo um impacto direto na acessibilidade, na sustentabilidade e na qualidade de vida das pessoas. A gestão municipal é crucial, uma vez que têm o papel de assegurar que os serviços de transporte sejam eficientes, acessíveis a todos os grupos sociais e alinhados com as necessidades locais. O transporte público, ao conectar áreas urbanas e periféricas, facilita o acesso dos cidadãos a serviços essenciais, como saúde, educação e trabalho, e contribui para a redução do congestionamento e da poluição no ambiente urbano. Além disso, os **Terminais Rodoviários** desempenham um papel fundamental na organização e integração dos sistemas de transporte, sendo pontos de ligação entre diferentes meios de transporte e essenciais para a fluidez da mobilidade dentro e fora da urbe. A gestão destes terminais pelos municípios permite melhorar a qualidade do serviço de transporte, garantir a segurança dos passageiros e promover a sustentabilidade, assegurando que as necessidades de transporte da população sejam atendidas de forma eficiente e sustentável.

#### **Considerando que:**

1. Os **Serviços Municipalizados da Nazaré (SMN)** são responsáveis pela gestão do transporte urbano na Freguesia da Nazaré;
2. O serviço de transporte urbano da Nazaré tem uma longa história, com um compromisso contínuo de melhoria da mobilidade e acessibilidade da população;
3. Os **Serviços Municipalizados da Nazaré (SMN)** estão autorizados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) para realizar transporte público de passageiros, ao abrigo do Alvará n.º 201131.
4. A centralização da gestão do transporte público e do terminal rodoviário nos **Serviços Municipalizados da Nazaré** permitirá uma maior eficiência e coordenação na prestação desses serviços à população;
5. A integração dos serviços de transporte público com o terminal rodoviário facilita a conectividade entre diferentes meios de transporte, como o futuro Funicular da Pederneira, promovendo uma rede mais fluida e eficiente;
6. A gestão municipalizada permitirá um melhor controle sobre os custos e a qualidade dos serviços, com a possibilidade de personalizar as soluções às necessidades locais;



MUNICÍPIO DA NAZARÉ  
Câmara Municipal

## INFORMAÇÃO

7. A centralização no modelo de serviços municipalizados também poderá favorecer a modernização do sistema, com a implementação de tecnologias mais inovadoras para otimizar as rotas e os horários, além de garantir mais transparência e responsabilidade na gestão pública;
8. Os Serviços Municipalizados da Nazaré já têm experiência na gestão de outros serviços essenciais, sendo uma estrutura com capacidade para administrar o transporte público e o terminal rodoviário com a qualidade necessária;
9. O Interface/Terminal Rodoviário poderá representar uma fonte significativa de receita para os SMN, através de taxas de utilização e serviços prestados às empresas de transporte;
10. O douto Parecer e os respetivos documentos anexos sustentam a presente proposta.;

### Proponho:

- Manter o Município da Nazaré como autoridade de transportes competente na área geográfica da freguesia da Nazaré e à gestão do Interface/Terminal Rodoviário da Nazaré procedendo ao aditamento do Contrato Interadministrativo com a CIM Oeste.
- Promover a Regulação da Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário e Cessão da Gestão do Interface/Terminal Rodoviário aos Serviços Municipalizados da Nazaré (SMN).
- Criar o Regulamento da Prestação e Utilização do Serviço Público de Transportes e o Regulamento de Acesso e Utilização do Interface/Terminal Rodoviário.
- Comunicar as alterações à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

**A Vereadora com o Pelouro da Mobilidade e Trânsito**

Regina Piedade, Dra.  
Vereadora da Câmara Municipal da Nazaré





Exma. Senhora Chefe da DAF,

Dra. Helena Pola.

Relativamente ao assunto supra enunciado, cumpre-me informar V. Exa. do seguinte:

### **1. Donativo da Rodoviária – Anexo I**

Em julho de 2009, a Rodoviária do Tejo, S. A., atribuiu um donativo à Câmara Municipal da Nazaré (CMN) no valor de 125.000€ (cento e vinte cinco mil euros), sem quaisquer contrapartidas.

### **2. Protocolo Rodoviária – Anexo II**

Consta nos nossos registos um protocolo com a Rodoviária do Tejo, S. A., datado de 30 de novembro de 2009, que prevê a concessão, observados que estejam os trâmites legais a cumprir, da exploração das instalações da Gare/Estação/Centro de Transportes à Rodoviária do Tejo, entre outras operadoras, por prazo e mediante uma retribuição mensal a acordar (alínea b) da Cláusula 1.ª).

### **3. Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências no âmbito do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros – Anexo III**

De acordo com o Contrato Interadministrativo celebrado com a Comunidade Intermunicipal do Oeste (CIM Oeste), a 29 de dezembro de 2016, o Município da Nazaré delegou na CIM Oeste as seguintes competências (Cláusula Segunda):

- a) Autorizar a manutenção de alvarás/licenças para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel (RTA), e em regime de exploração provisória (n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova em anexo o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros – RJSPTP);
- b) Atribuir a título excepcional, o direito exclusivo nas linhas licenciadas, aos detentores dos títulos previstos na alínea anterior, apenas nos casos em que a licença/alvará provisória vigente a isso obrigar de forma irrevogável, ponderadas as razões e interesses públicos (n.º 2 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho);
- c) Definir os termos da prestação de informação atualizada e detalhada sobre a exploração do serviço público (n.º 1 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho);
- d) Cancelar o serviço público de transporte de passageiros por violação da obrigação de prestação de informação prevista no n.º 2 do artigo 22.º do RJSPTP, por parte dos detentores dos títulos para a exploração do serviço público de transportes de

- passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória (alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho);
- e) Aprovar o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura de modo a garantir a eficiência e a sustentabilidade da mesma, durante o prazo de vigência da autorização, e após requerimento do operador de serviço público (n.º 3 do artigo 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho);
  - f) Definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros (n.º 2 do artigo 4.º do RJSPTP);
  - g) Validar os dados registados pelos operadores de serviço público detentores de títulos de concessão para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória n.º 5 do artigo 22.º do RJSPTP;
  - h) Verificar o cumprimento, pelos operadores de serviço público detentores de títulos para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, do disposto no mesmo artigo 22.º (n.º 6 do artigo 22.º do RJSPTP);
  - i) Preparar e aprovar o procedimento de seleção de operadores de serviço público, designadamente o programa do procedimento e respetivo caderno de encargos (n.º 3 do artigo 18.º do RJSPTP);
  - j) Proceder à adjudicação da exploração do serviço público de transporte de passageiros por ajuste direto, nos casos legalmente previstos, ou prorrogação do prazo de um determinado contrato de serviço público, mediante acordo com o operador de serviço público (artigo 19.º do RJSPTP);
  - k) Determinar as obrigações de serviço público ao operador, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis, estabelecidas através de contrato a celebrar com o operador de serviço público, que incluirá a adoção do modelo de financiamento devido pelas compensações previstas ao abrigo 24.º do RJSPTP (artigo 23.º do RJSPTP);
  - l) Estabelecer mecanismos de financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros (artigo 11.º do RJSPTP);
  - m) Assegurar o serviço público de transporte escolar, através do serviço público de transporte de passageiros regular ou flexível (n.º 2 do artigo 37.º do RJSPTP);
  - n) Aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros, assegurando a conformidade com a Portaria a que alude o n. 1.º do artigo 38.º do RJSPTP (n.º 2 do mesmo artigo);
  - o) Fiscalizar e monitorizar a exploração do serviço público de transporte de passageiros artigo 42.º do RJSPTP;
  - p) Realizar os procedimentos consagrados no artigo 44.º do RJSPTP referentes ao incumprimento do serviço público de transporte de passageiros;
  - q) Aplicação de sanções contratuais previstas no artigo 45.º do RJSPTP.

Esta delegação de competências é vasta e muito abrangente, pelo que, se o Município pretender exercer funções de autoridade de transportes competente na área geográfica da freguesia da

Nazaré, no que diz respeito aos transportes urbanos, que circulam apenas e só dentro desta área geográfica e à gestão do interface, dever-se-á fazer um aditamento ao contrato interadministrativo.

Importa ainda referir que consta do contrato que o seguinte:

*“Nos municípios que, enquanto autoridades de transportes, detenham um operador interno rodoviário a atuar no âmbito territorial concelhio, com o qual deve o município ter um contrato de serviço público, o presente Contrato Interadministrativo destina-se a assegurar a articulação da rede municipal desenvolvida pelo supracitado operador interno com as linhas intermunicipais rodoviárias eventualmente existentes, bem como com ligações de cariz intermunicipal através dos modos ferroviário e fluvial, acessíveis através de interfaces multimodais situados no território municipal.”* (n.º 5 da Cláusula Quinta)

Nesse sentido, destaco também a necessidade de criar uma informação para ir a reunião de Câmara e de Assembleia Municipal, que regule as condições em que os Serviços Municipalizados da Nazaré (SMN), enquanto operador interno do Município, executam o serviço, designadamente as linhas que fazem e a gestão do interface, caso seja esse entendimento superior.

Relativamente ao financiamento (Cláusula Sétima), é necessário verificar que:

- A competência relativa ao transporte escolar foi transferida para CIM Oeste;
- É a CIM Oeste que recebe financiamento para o exercício desta competência;
- O transporte escolar especializado é efetuado pelo Município numa carrinha de 9 lugares;
- Há ainda um serviço de transporte por táxi para crianças com necessidades educativas especiais, que é pago também pelo Município;
- Estas duas necessidades de transporte nunca foram reportadas à CIM Oeste.

Com efeito, existe uma duplicação de gastos no mesmo serviço – tanto a CIM Oeste como o Município da Nazaré fazem transporte escolar.

Os SMN estão autorizados pelo IMT para realizar transporte público de passageiros – Alvará n.º 201131 (Anexo III – A).

No entanto, não têm autorização para a exploração de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, uma vez que essa autorização é passada pela autoridade de transportes. E nem a CIM Oeste, nem o Município emitiriam essa autorização aos SMN.

Caso se faça uma alteração ao contrato e se opte pela gestão do interface, poder-se-á rever a Cláusula Oitava relativa às contrapartidas financeiras que a CIM Oeste recebe pela atribuição do direito de exploração de serviço de transporte de passageiros pelos operadores de serviço público, dado que a gestão dos operadores que exploram o serviço terá que passar ser feita também em articulação com a gestora do interface.

O contrato vigorava até ao final do mandato do órgão deliberativo do Município, ou seja, outubro de 2017, tendo-se considerado renovado após seis meses da instalação do órgão deliberativo do Município.

Este “contrato pode ser revisto sempre que ocorram motivos que justifiquem a sua alteração, nomeadamente:

- a) *Alteração dos pressupostos ou das condições em que se baseou a sua celebração;*
- b) *A revisão seja indispensável para adequar o Contrato aos objetivos pretendidos;*
- c) *Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Contrato;*
- d) *Por proposta fundamentada de qualquer das partes e aceite pela outra;*
- e) *Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as partes.”* (n.º 1 da Cláusula Décima Segunda)

Poder-se-á invocar:

- A alínea b), na medida em que existe agora um objetivo novo, que se prende com a gestão do interface.
- A alínea c), dado que a entrada em vigor do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, definiu a forma de gerir equipamentos como o interface e é necessário proceder à alteração do contrato para o adequar à nova lei.

Relembro que qualquer alteração a este contrato deve ser remetida ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT, I.P.), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicação no sítio da Internet daquele organismo (n.º 2 da Cláusula Décima Segunda).

A cessação do contrato (Cláusula Décima Terceira) ocorre por:

- Caducidade (pelo decurso do respetivo período de vigência);
- Revogação (por mútuo acordo); ou
- Resolução (pode ser declarada por qualquer das Partes, por incumprimento da contraparte, por razões de relevante interesse público ou sempre que a sua execução se revele inapropriada ao cumprimento dos pressupostos que lhe estão subjacentes).

Não esquecer que “a cessação do Contrato não pode ser causa de quebra ou descontinuidade na prestação do serviço público de transporte de passageiros” (n.º 5 da Cláusula Décima Terceira).

#### **4. Ofício da Rodoviária do Tejo, S. A. – Anexo IV**

O operador enviou um ofício à CMN, datado de 9 de dezembro de 2024, para informar que a Rodoviária do Oeste, Lda. e a Rodoviária do Tejo, S. A., pretendem continuar com a gestão do Terminal Rodoviária, “(...) na medida em que, no que toca à situação jurídica e à qualidade da Rodoviária do Oeste, Lda, nada se altera face ao regime jurídico em vigor”.

Esta entidade baseia a sua afirmação nos seguintes factos:

- A Rodoviária do Tejo, S.A. ser, desde há muitos anos e no quadro da parceria estabelecida com esse Município, o operador do Terminal Rodoviário da Nazaré, assegurando diariamente, através da Rodoviária do Oeste, Lda., a gestão do serviço público de transporte de passageiros expresso.
- Esta situação jurídica da Rodoviária do Oeste, Lda., relativamente ao Terminal Rodoviário da Nazaré é *“expressamente reconhecida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (“IMT”), em cuja lista de operadores a Rodoviária do Oeste, Lda. se encontra, precisamente na qualidade de entidade gestora do Terminal Rodoviário da Nazaré”*.

Neste último ponto, refere-se, certamente, à designação da Rodoviária do Tejo enquanto operador do terminal provisório no site do IMT (<https://imt-ip.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5b7d07465d11477497c3efc6cfa1af69>) da Rodoviária do Tejo – Anexo IV-A). No entanto, esta designação foi feita pela própria Rodoviária do Tejo.

## 5. Parecer do Dr. Fanha Vieira relativamente ao Modelo de Gestão do Novo Terminal Rodoviário do Município da Nazaré – Anexo IV

No seu parecer, datado de 27.12.2024, o Dr. Fanha Vieira refere que:

- A anterior estação rodoviária de passageiros existente no Município da Nazaré foi propriedade do operador concessionário da região (Rodoviária do Tejo). (Ponto n.º 1)
- Existe um processo de cooperação entre a Rodoviária do Tejo e o Município da Nazaré formalizado junto do IMT. O Dr. Fanha Vieira indica, neste âmbito, um protocolo de responsabilidade para a “reestruturação do terminal – eliminação da gare e edificação de novo CCT com acordo/protocolo entre as partes, conforme **informação prestada pelo operador**. (Ponto n.º 4).
- A Rodoviária do Tejo está designada como sendo o operador do terminal provisório: <https://imt-ip.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5b7d07465d11477497c3efc6cfa1af69> – Anexo IV – A. Reforça-se que, do que é possível apurar no site, esta designação foi feita pela própria Rodoviária do Tejo, editado a 16/03/2023. (Ponto n.º 5)
- O Dr. Fanha Vieira enfatiza o disposto no n.º 2 do artigo 4.º do RJSPTP, relativo às competências das autoridades de transportes, nomeadamente quanto:
  - À organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes, linhas, equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;
  - E à exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público.

Levando-nos novamente ao ponto anterior: deve ser considerada a revisão e alteração do contrato interadministrativo celebrado com a CIM Oeste, para que não haja dúvidas acerca da competência do Município da Nazaré neste âmbito. (Ponto n.º 8)

- E. Deve ainda ter-se em atenção a menção feita quanto às políticas de mobilidade definidas pela CIM Oeste – ou seja, dever-se-á ter em conta que as mesmas poderão deixar de se aplicar ao Município em caso de denúncia ou alteração do contrato interadministrativo. (alínea e) do Ponto n.º 17)
- F. Note-se que, nos termos do n.º 1 do artigo 105.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, as deliberações já tomadas pelos órgãos CIM Oeste vinculam os municípios que as integram.

## **6. Regulamento relativo aos interfaces e terminais de transporte público – Anexo VI**

A 17 de janeiro de 2025, entrou em vigor o Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, que regula os interfaces e os terminais de transporte público.

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, *“a gestão ou operação do terminal ou interface é exercida diretamente pelo Operador, de acordo com o disposto no DL 140/2019, podendo ser cedida, total ou parcialmente, por qualquer modo previsto na lei, nomeadamente por concessão, cessão, transmissão ou outro título jurídico aplicável, a outra entidade”*.

Nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, considera-se *“operador de interface ou de terminal” a “entidade, pública ou privada, que gere as referidas infraestruturas, que aprova as condições de acesso e os tarifários, aloca a capacidade e estabelece os horários e escalas”*.

Caso o proprietário do interface ceda a sua gestão ou operação, total ou parcialmente, a outra entidade, o título jurídico que vincule as partes, assim como o Regulamento de acesso e utilização de terminal ou interface devem obrigatoriamente identificar, de forma discriminativa e inequívoca, quando aplicável, as responsabilidades que o cedente mantém relativamente à infraestrutura (n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro).

O Regulamento de acesso e utilização do interface e o título jurídico a que se refere o parágrafo anterior devem identificar as funções essenciais de gestão ou operação do terminal ou interface que constam do DL 140/2019 e no Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, quando aplicável (n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro).

Importa também verificar se os SMN têm no seu site as informações elencadas no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro:

*“a) A versão completa das cláusulas contratuais gerais relativas à utilização do serviço;*

- b) A identificação completa do operador;*
- c) A identificação completa dos serviços públicos de transporte de passageiros expresso prestados, com identificação das paragens iniciais, finais e intermédias, e dos horários praticados;*
- d) As tarifas de transportes e critérios de formação das mesmas, bem como a sua validade territorial e temporal;*
- e) Um sistema eletrónico de reserva e condições de utilização do mesmo;*
- f) O acesso ao bilhete eletrónico;*
- g) O contacto permanente de apoio ao cliente que, em caso de contacto telefónico, deve ser um número nacional sem valor acrescentado;*
- h) O livro de reclamações eletrónico, tal como previsto no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual.”*

A esta informação deverá ser adicionada a informação relativa ao interface, depois de aprovada a cessão da sua gestão.

Relativamente à adaptação a este regulamento, *“os operadores de terminais ou interfaces em serviço à data de entrada em vigor do presente Regulamento devem adaptar em conformidade os respetivos Regulamentos no prazo de 3 (três) meses após a publicação do presente Regulamento”*. (n.º 1 do artigo 22.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro).

No nosso caso, o operador do terminal provisório é a Rodoviária do Tejo.

Com a cedência da gestão do novo terminal para os SMN, dever-se-á comunicar esta alteração à AMT e ao IMT, com a ressalva de que o Município da Nazaré e os SMN se irão adequar à legislação em vigor em breve prazo, nomeadamente através de um regulamento de acesso e utilização do interface de transporte público de passageiros.

No prazo de 10 (dez) dias úteis após se fixar alguma alteração à situação vigente, designadamente a cedência da gestão, total ou parcial do terminal ou interface, o operador deve comunicar à AMT e ao IMT para efeitos do exercício das respetivas competências, incluindo as previstas no n.º 3 do artigo 12.º do DL 140/2019:

- “a) O Regulamento, bem como os anexos relativos a serviços e outras condições de acesso e utilização;*
- b) A identificação do Operador do terminal ou interface;*
- c) Toda e qualquer entidade que nos termos do artigo 4.º exerça funções na gestão do terminal ou interface;*
- d) No caso previsto na alínea anterior, informação clara sobre as competências que, a qualquer título, foram cedidas ou transmitidas;*
- e) Especificação sobre os elementos que compõem a infraestrutura, designadamente, instalações, balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, pessoal, lugares de estacionamento ou paragens de veículos e embarque e desembarque de passageiros, bem como de serviços associados e disponíveis;*
- f) O sítio da internet onde se encontra publicado o Regulamento.”* (n.º 1 e 5 do artigo 23.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro).

## **7. Notas tiradas da reunião com o Dr. Tiago Souza d'Alte, de 17 de dezembro de 2024 – Anexo VII**

### **i) Transporte escolar**

Neste momento, o que está a acontecer é: temos os serviços municipalizados a operar as linhas urbanas e a operar o Ascensor. E no resto do Município, as linhas municipais, ou seja, das outras freguesias à sede do concelho, são efetuadas por um operador preexistente, do tempo do Regulamento do Transporte Automóvel, que tem aquelas autorizações provisórias, que vai subsistindo (a Rodoviária do Tejo). Neste caso, é a CIM Oeste que está a contratar o operador para estas linhas, inclusive para o transporte escolar, sendo a CIM Oeste que está a receber o financiamento para prestar este serviço.

O Dr. Tiago Souza d'Alte refere que, historicamente, os municípios têm uma bicefalia no que respeita ao transporte público. E só agora, com este novo diploma, é que os próprios municípios se apercebem disso.

Os municípios, historicamente, pagavam aos operadores de transporte, através de dois departamentos, muitas vezes sem um saber do outro. Havia departamentos de transportes municipais que contratavam os operadores para fazer o transporte público. E depois os operadores faziam protocolos com o próprio Município, através do Departamento de Educação, por causa do transporte escolar. E recebiam duas vezes para fazer a mesma coisa.

Relativamente ao transporte escolar, esta é uma verba que é paga pelo Município à CIM Oeste que, por seu turno, paga ao operador.

A Câmara tem que ver também se quer continuar a operar assim ou se quer pagar diretamente ao operador, uma vez que, desta forma, não tem controlo sobre o processo de contratação e só está a pagar.

Com a nova Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, os municípios deixaram de pagar os passes, porque, agora, o transporte escolar é gratuito e totalmente financiado pelo Estado.

O que temos que avaliar é se queremos ter linhas de transporte público, que têm como espinha dorsal o transporte escolar, que transporta crianças e não crianças.

O que acontece, neste momento, é que, por exemplo, das freguesias para sede de conselho, o operador está a utilizar pelo mesmo transporte, para crianças e para passageiros normais.

No nosso caso, o operador é pago para fazer transporte público, é pago a fazer transporte escolar especializado e, depois, o Município e as juntas de freguesia ainda estão a ter gastos com as suas carrinhas para fazer transporte de escolar especializado. E há ainda um serviço de transporte por táxi para crianças com necessidades especiais que é pago também pelo Município.

Não obstante, o Município estar a transferir uma verba para que garantam o transporte de escolar, existindo aqui uma duplicação de despesas.



Parece que há coisas que a CIM Oeste está a fazer e que não estão delegadas, há coisas que o Município está a fazer apesar de estarem delegadas à CIM Oeste e há coisas que estão delegadas e não estão a ser feitas.

Tem que se fazer um levantamento do que está a ser feito e o que é que está a ser pago; ver o que é que está a ser feito em duplicado; o que é que está a ser pago e não está a ser feito; o que é que está a ser pago várias vezes para fazer uma vez.

Este levantamento tem que ser feito num relacionamento com a CIM Oeste e com os próprios serviços da Câmara. Até porque o Município pode optar por um passe escolar gratuito para todo o Município, que é pago a 100% pelo Estado, ou seja, não custa nada ao erário municipal, através da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro. Ou pode optar pelo passe da CIM e passa a existir um passe de rede para toda a CIM Oeste.

## **ii) Regularização da situação dos SMN enquanto operador interno**

Os SMN não são uma pessoa coletiva diferente do Município. São uma entidade com autonomia administrativa e financeira, têm um orçamento próprio, têm um conselho de administração, mas não sou uma pessoa coletiva diferente do Município. Não há um contrato de serviço público a fazer entre os SMN e o Município.

O Dr. Tiago Souza d'Alte considera que a exigência da AMT da existência de um contrato entre os SMN e o Município é uma barbaridade, porque ninguém faz um contrato consigo próprio. Os serviços municipalizados não têm contratos com a Câmara.

Uma coisa é que ter que haver um instrumento jurídico, que também não pode ser um protocolo. Tem que haver é uma deliberação da Câmara, ou um regulamento municipal, que atribui as funções que são da Câmara aos SMN. Os SMN são um serviço da Câmara, não é um serviço municipal, mas é um serviço municipalizado, é um serviço da Câmara.

O Dr. Tiago Souza d'Alte indicou que a Câmara tinha que deliberar no sentido de transferir a prestação desse serviço para os SMN e estabelecer, através de um regulamento municipal, as condições dessa prestação, a nível de percursos, de tarifários.

Esta transferência já ocorreu a 27 de dezembro de 2013, após deliberação em sessão da Assembleia Municipal da Nazaré (Anexo VII – A), pelo que terá apenas que se proceder à elaboração do regulamento para definição da prestação do serviço, a nível de percursos, de tarifários, etc.

Tem que se fazer: um regulamento para o transporte que regula em que condições os SMN têm que prestar o transporte; e outro regulamento dirigido ao munícipe, para regular as condições de utilização – isto regulariza a situação dos SMN.

## **iii) Competências da CIM Oeste**

A CIM Oeste tem: o transporte intermunicipal e inter-regional e tudo aquilo que foi delegado pelos municípios, pelo que temos que olhar para o que a Câmara da Nazaré pode ter delegado

na CIM Oeste. A Câmara pode chegar ao entendimento que, afinal, não está interessada em entregar as suas competências, ou parte das suas competências à CIM Oeste.

Até porque ainda não foi feito nenhum compromisso duradouro entre a CIM Oeste e o futuro operador. Portanto, o que a CIM Oeste está a fazer neste momento são autorizações provisórias, prorrogações, ou ajustes diretos anuais, ou plurianuais, para ir remediando até que a situação definitiva fique resolvida.

Nesse sentido, a CMN está a tempo de, neste momento transitório, de fazer a devolução de competências se quiser, na medida em que queira e na proporção em que queira, e se o quiser.

A situação futura é outra questão.

A Vereadora refere que a AMT, que é o que supervisiona e fiscaliza o transporte público, a informou que o contrato interadministrativo celebrado com a CIM Oeste é um contrato muito abrangente, que não cria efetivamente um vínculo, porque para criar um vínculo tem que haver especificidade.

Quanto à problemática com a CIM Oeste, o Dr. Tiago Souza d'Alte indica-nos que podemos ter o nosso próprio serviço, mas existir intermodalidade, ou seja, o passe que eles usam pode ser o mesmo passe que é usado também nas nossas linhas – ter o mesmo passe para vários operadores. E depois terá que haver uma chave de repartição, em que o Município recebe parte das receitas dos passes, aquilo que for considerado adequado e justo.

Isso não inviabiliza que o Município continue a fazer o seu serviço de transportes, com os seus meios.

#### **iv) A questão do Interface Rodoviário da Nazaré.**

O Dr. Tiago Souza d'Alte questiona: se a empresa é da CIM Oeste, porque é que é o Município da Nazaré que entra com a capital em espécie?

O que foi deliberado em reunião de câmara foi uma recomendação do Conselho Intermunicipal de que o modelo de mobilidade do território da comunidade intermunicipal se processe através de um operador interno e que a constituição desse operador interno se traduza na participação da Comunidade Intermunicipal do Oeste, na estrutura acionista de uma sociedade comercial, detida por um operador já presente no território do Oeste, assumindo o controle da mesma através de uma detenção de 51% do seu capital social (Anexo VII – B).

O Município não pode transferir o património do Município para a CIM Oeste entrar no capital social da empresa sem contrapartida.

O interface é domínio privado do Município, tem o valor patrimonial, tem o valor comercial. O Município não pode ficar sem o interface sem uma contrapartida.

É preciso perceber, desta participação da Oeste CIM no capital social desta empresa, quanto é que toca a cada município.

E, se for pedido a cada município uma parcela financeira para fazer o capital social, a Câmara da Nazaré pode fazer como quiser, isto é, pode fazer em dinheiro.

O Dr. Tiago Souza d'Alte não recomenda que se faça em espécie, porque, por exemplo, tal como acontece na ferrovia, na rodovia, na energia, deve haver sempre uma separação entre a infraestrutura e o serviço. Quem tem a infraestrutura é dona do serviço, é monopolista. Por exemplo, a E-Redes é uma coisa, as empresas comercializadoras de eletricidade são outra.

Se eles forem gestores do interface, poderão fazer aquilo que acontece no resto do país, em que um operador é dono do interface e bloqueia o acesso dos outros operadores ao interface. E isto não serve nem aos passageiros, nem o município.

O Dr. Tiago Souza d'Alte presta assessoria a alguns municípios, em que o operador foi substituído em concurso público por um novo e este último recusa-se a dar acesso ao município ao terminal que é deles. E a AMT já se deslocou a esses municípios e diz que não consegue fazer nada e pede aos municípios que tentem entender-se com o gestor do terminal. E o operador do município está a fazer o serviço na rua, à chuva. O gestor do terminal fundamenta a sua atitude, alegando que não tem lugar, que não tem horário e, portanto, esgotou a capacidade.

Na própria ótica do transporte público, o Dr. Tiago Souza d'Alte desaconselha totalmente este modelo: a entidade que faz a gestão/exploração da infraestrutura deve ser diferente das entidades utilizadoras. O que interessa ao Município é ter serviço.

Por outro lado, tipicamente, essas empresas não fazem um aproveitamento da infraestrutura interface enquanto unidade de centralidade urbana, enquanto unidade de negócio. Para os operadores de transportes, o interface é um estacionamento, é uma garagem e nada mais. No entanto, o interface pode ter um tarifário para toques e para estacionamento que convenha ao Município, pode ser feita a utilização comercial dos espaços, pode ter um jardim de infância, uma creche, uma escola, um supermercado, etc.

O terminal é para servir a população, para ter o máximo de operadores e não para servir a Rodoviária do Oeste.

### **Conclusão:**

Face ao exposto e caso V. Exa. concorde com as considerações aduzidas na presente informação jurídica, dever-se-á, s.m.o.:

- a) Proceder ao aditamento do Contrato Interadministrativo com a CIM Oeste, por forma a manter o Município da Nazaré como autoridade de transportes competente na área geográfica da freguesia da Nazaré, no que diz respeito aos transportes urbanos, que circulam apenas e só dentro desta área geográfica e à gestão do Interface Rodoviário da Nazaré;
- b) Regularizar a situação dos SMN, elaborando de duas propostas para ir a reunião de Câmara e, caso seja aprovada, a reunião de Assembleia Municipal, para regular as condições em que os SMN, enquanto operador interno do Município, executam o

serviço, designadamente as linhas que fazem e a gestão do interface, caso seja esse entendimento superior.

1. Proposta de Autorização para a exploração de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, que regula em que condições os SMN têm que prestar o transporte;
  2. Proposta de cessão da Gestão do Interface Rodoviário da Nazaré aos SMN, desta proposta deverá constar obrigatoriamente a identificação, de forma discriminativa e inequívoca, quando aplicável, as responsabilidades que o cedente mantém relativamente à infraestrutura (n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro), deverá ainda identificar as funções essenciais de gestão ou operação do terminal ou interface que constam do DL 140/2019 e no Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro, quando aplicável (n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento n.º 3/2025, de 3 de janeiro).
- c) Proceder à elaboração de um Regulamento Municipal de Prestação e Utilização do Serviço Público de Transporte de Passageiros, para regular as condições de prestação e utilização deste transporte para/pelos municípios;
- d) Proceder à elaboração de um Regulamento de acesso e utilização do Interface Rodoviário da Nazaré;
- e) Comunicar todas as alterações efetuadas à AMT e ao IMT, nos termos referidos nesta informação.

À consideração superior,

A Técnica Superior  
Jurista  
Ana Petinga



**ACTA N.º 27/2009**

*Aos trinta dias do mês de Julho de dois mil e nove, nesta Vila de Nazaré, no Edifício dos Paços do Concelho e Salão Nobre, realizou-se a reunião extraordinária da Câmara Municipal sob a Presidência do Senhor Eng.º Jorge Codinha Antunes Barroso, Presidente da Câmara, estando presentes os Senhores Vereadores António Gordinho Trindade, Dr. Vítor Manuel Estrelinha Esgaio, Dra. Mafalda Vigia Tavares, Arq.º António Duarte Salvador e José Joaquim Pires Belo. Não esteve presente o Senhor Vereador Eng.º Reinaldo José Rocha da Silva. -----*

*A reunião foi secretariada pelo Coordenador Técnico Manuel Maria da Silva Felgueiras. -----*

*Pelas dezassete horas e trinta e cinco minutos, o Senhor Presidente declarou aberta a reunião. ---*

**NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO DA NAZARÉ**

*Para apreciação e votação do Executivo foi presente proposta versando o assunto supra mencionado, que se transcreve: -----*

*“Jorge Barroso, presidente, e Mafalda Tavares, José Joaquim Pires e António Salvador, vereadores deste Executivo Municipal, considerando a decisão já tomada pela Câmara Municipal quanto à classificação da fachada e ao futuro uso do terreno da actual estação da Rodoviária (para equipamentos/ turismo e estacionamento, com preservação da fachada), e face às atribuições e competências do Município na área dos transportes e da mobilidade urbana, bem como à necessidade de qualificar estes serviços, municipais/intermunicipais, na óptica da competitividade regional, e com base na acção estratégica do Programa Municipal de revitalização do Centro Urbano, propõem: -----*

*- O início dos procedimentos necessários para projectar e construir um **TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL**, bem como para lançar o concurso de empreitada e efectuar a candidatura ao seu financiamento, programando a sua localização para o local assinalado na planta anexa e no estudo prévio apresentado, tendo em conta as situações já referidas e ainda o facto de o novo terminal vir a permitir: -----*

a) O reforço e melhoria da Mobilidade e da Acessibilidade urbanas, num local junto a uma estrada de circulação rodoviária de carácter nacional e interurbana, perto do novo Centro Urbano; -----

b) A conjugação da circulação directa da nova estação rodoviária com a estação inferior do Teleférico, potenciando a mobilidade urbana também para a Pederneira além da zona de expansão para Sul; -----

c) Manter e reforçar o carácter do centro urbano e a localização estruturante e central do Terminal Rodoviário, em detrimento de uma localização periférica, que iria acarretar um maior desconforto e o aumento de custos para as pessoas e para o Município; -----

d) Aproveitar a oportunidade de efectuar candidatura aos apoios do QREN (através do IMTT) possui para o efeito. -----

A proposta ora apresentada surge em simultâneo com a possibilidade de, mediante Protocolo, a Rodoviária do Tejo se disponibilizar para prestar todo o apoio técnico e logístico que for necessário ao longo do desenvolvimento do processo, em termos a constar em Protocolo a celebrar. -----

Pretende-se que esta iniciativa contribua para um melhor Ambiente Urbano e que permita valorizar o património do Município e prestar um melhor serviço à População." -----

Deliberado, por unanimidade, aprovar o teor da proposta. -----

O Senhor Vereador Vítor Esgaio apresentou declaração de voto que se transcreve: -----

"Vítor Esgaio, Vereador do Partido Socialista, votei favoravelmente, em reunião de Câmara extraordinária, apesar de entender que as decisões da Câmara devem ser tomadas em reunião ordinária, de preferência com público a assistir, de modo a que os munícipes tenham um conhecimento directo das tomadas de posição, pois, após ter apelado ao Senhor Presidente da Câmara, solicitando-lhe o reenvio destas matérias para uma reunião ordinária, foi-me dito pelo



*mesmo que não se tratava de não ser sensível ao meu pedido, mas havia urgência na aprovação.”  
A declaração de voto foi subscrita pelo Senhor Vereador António Trindade. -----*

**RODOVIÁRIA DO TEJO - DONATIVO**

*Para apreciação e votação do Executivo foi presente carta da Rodoviária do Tejo, S.A. versando o assunto supra mencionado, que se transcreve: -----*

*“A Rodoviária do Tejo, S.A. é uma empresa que tem como missão aumentar a qualidade de vida das populações, através da prestação de serviços adequados às diferentes necessidades de deslocação. Contribuindo para a preservação do equilíbrio ambiental nesse âmbito, estabeleceu e divulga amplamente vários compromissos, que faz questão de cumprir, aliando a preocupação pelo desenvolvimento das regiões à mobilidade sustentável das suas populações. -----*

*A Nazaré é, neste contexto, uma terra cuja beleza natural e tipicismo sempre atraíram inúmeros visitantes, sendo nacional e internacionalmente reconhecida como um destino turístico de eleição, atenta a excelência da sua praia, a riqueza da sua etnografia, a diversidade de ofertas culturais e a hospitalidade das suas gentes. -----*

*Assim, e porque pretendemos estar activamente inseridos na Comunidade, porque somos uma entidade preocupada com os aspectos sociais e Qualidade de Vida e porque aspiramos contribuir para o desenvolvimento integrado do concelho da Nazaré; -----*

*Propomos a atribuição à Câmara Municipal da Nazaré de um donativo, no valor de 125.000€ (cento e vinte cinco mil euros), com vista à prossecução dos nobres valores, atribuições e competências do Município da Nazaré, designadamente os inerentes a acções exclusivamente de carácter social.” -----*

*Deliberado, por unanimidade, aceitar o donativo sugerido pela requerente de 125.000,00 - cento e vinte e cinco mil euros manifestando o agradecimento e enaltecendo a atitude desta empresa privada. -----*

**ENCERRAMENTO**





Município da Nazaré  
 CONTRIBUINTE N.º 507012100  
 AVENIDA VIEIRA GUIMARÃES, 54

DATA	PAGINA	SERVICO EMISSOR	DATA	TIPO/NUMERO	RECEBIMENTO	ANO
2024/11/22	1	FACTURA	2009/08/05	020302	3 / 4375 / 5611	2009

CONTRIBUINTE TERCEIRO  
 502513900

RODOVIARIA DO TEJO, S.A.  
 AVENIDA DR. JOÃO MARTINS AZEVEDO, 15  
 TORRES NOVAS  
 13 TORRES NOVAS (SANTA MARIA)  
 2354-909 - TORRES NOVAS

CLASSIFICAÇÃO DA RECEITA	QUANTI- DADE	PREÇO UNITÁRIO	I.V.A.		PROVEITO	TOTAL	OBS
			CÓD	TAXA VALOR			
OTRC DIVERSAS					125.000,00	125.000,00	
			TOTAL ...		125.000,00	125.000,00	

LANÇAMENTOS CONTABILÍSTICOS

TIPO DE MOVIMENTO: CONFERENCIA      DATA: 2009/08/05      DIÁRIO: LQR LIQUIDAÇÃO DA RECEIT      MOVIMENTO:      N.º LANC.: 10598

CLASSIFICAÇÃO ECONÓMICA	CONTA PATRIMONIAL	CONTA DE ORDEM	CLASSE DE TERCEIROS	CÓDIGO TERC.	DÉBITO	CRÉDITO
08019999	74.2.1.5.9 21.1				125.000,00	125.000,00

MODO DE PAGAMENTO

N - NUMERÁRIO      Data de conferencia ...      2009/08/05

EXTENSO

CENTO E VINTE E CINCO MIL EUROS      Data de recebimento      2009/08/06

OBSERVAÇÕES

DONATIVO AO MUNICIPIO CONFORME REQUERIMENTO APRESENTADO NO DIA 29/07/2009 QUE SE ANEXA E DELIBERAÇÃO CAMARÁRIA DO DIA 30/07/2009

SERVICO EMISSOR	PROCESSADO POR COMPUTADOR	TESOUREIRO
Contabilidade		Vitor Mauricio

## **NOVO TERMINAL RODOVIÁRIO DA NAZARÉ**

*Para apreciação e votação do Executivo foi presente proposta versando o assunto supra mencionado, que se transcreve: -----*

*"Jorge Barroso, presidente, e Mafalda Tavares, José Joaquim Pires e António Salvador, vereadores deste Executivo Municipal, considerando a decisão já tomada pela Câmara Municipal quanto à classificação da fachada e ao futuro uso do terreno da actual estação da Rodoviária (para equipamentos/ turismo e estacionamento, com preservação da fachada), e face às atribuições e competências do Município na área dos transportes e da mobilidade urbana, bem como à necessidade de qualificar estes serviços, municipais/intermunicipais, na óptica da competitividade regional, e com base na acção estratégica do Programa Municipal de revitalização do Centro Urbano, propõem: -----*

*- O início dos procedimentos necessários para projectar e construir um TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL, bem como para lançar o concurso de empreitada e efectuar a candidatura ao seu financiamento, programando a sua localização para o local assinalado na planta anexa e no estudo prévio apresentado, tendo em conta as situações já referidas e ainda o facto de o novo terminal vir a permitir: -----*

*a) O reforço e melhoria da Mobilidade e da Acessibilidade urbanas, num local junto a uma estrada de circulação rodoviária de carácter nacional e interurbana, perto do novo Centro Urbano; -----*

*b) A conjugação da circulação directa da nova estação rodoviária com a estação inferior do Teleférico, potenciando a mobilidade urbana também para a Pederneira além da zona de expansão para Sul; -----*

*c) Manter e reforçar o carácter do centro urbano e a localização estruturante e central do Terminal Rodoviário, em detrimento de uma localização periférica, que iria acarretar um maior desconforto e o aumento de custos para as pessoas e para o Município; -----*

*d) Aproveitar a oportunidade de efectuar candidatura aos apoios do QREN (através do IMTT) possui para o efeito. -----*

*A proposta ora apresentada surge em simultâneo com a possibilidade de, mediante Protocolo, a Rodoviária do Tejo se disponibilizar para prestar todo o apoio técnico e logístico que for necessário ao longo do desenvolvimento do processo, em termos a constar em Protocolo a celebrar. -----*

*Pretende-se que esta iniciativa contribua para um melhor Ambiente Urbano e que permita valorizar o património do Município e prestar um melhor serviço à População.” -----*

*Deliberado, por unanimidade, aprovar o teor da proposta. -----*

*O Senhor Vereador Vítor Esgaio apresentou declaração de voto que se transcreve: -----*

*“Vítor Esgaio, Vereador do Partido Socialista, votei favoravelmente, em reunião de Câmara extraordinária, apesar de entender que as decisões da Câmara devem ser tomadas em reunião ordinária, de preferência com público a assistir, de modo a que os munícipes tenham um conhecimento directo das tomadas de posição, pois, após ter apelado ao Senhor Presidente da Câmara, solicitando-lhe o reenvio destas matérias para uma reunião ordinária, foi-me dito pelo mesmo que não se tratava de não ser sensível ao meu pedido, mas havia urgência na aprovação.”*

*A declaração de voto foi subscrita pelo Senhor Vereador António Trindade. -----*

#### **RODOVIÁRIA DO TEJO - DONATIVO**

*Para apreciação e votação do Executivo foi presente carta da Rodoviária do Tejo, S.A. versando o assunto supra mencionado, que se transcreve: -----*

*“ A Rodoviária do Tejo, S.A. é uma empresa que tem como missão aumentar a qualidade de vida das populações, através da prestação de serviços adequados às diferentes necessidades de deslocação. Contribuindo para a preservação do equilíbrio ambiental nesse âmbito, estabeleceu e divulga amplamente vários compromissos, que faz questão de cumprir, aliando a preocupação pelo desenvolvimento das regiões à mobilidade sustentável das suas populações. -----*

*A Nazaré é, neste contexto, uma terra cuja beleza natural e tipicismo sempre atraíram inúmeros visitantes, sendo nacional e internacionalmente reconhecida como um destino turístico de eleição, atenta a excelência da sua praia, a riqueza da sua etnografia, a diversidade de ofertas culturais e a hospitalidade das suas gentes. -----*

*Assim, e porque pretendemos estar activamente inseridos na Comunidade, porque somos uma entidade preocupada com os aspectos sociais e Qualidade de Vida e porque aspiramos contribuir para o desenvolvimento integrado do concelho da Nazaré: -----*

*Propomos a atribuição à Câmara Municipal da Nazaré de um donativo, no valor de 125.000€ (cento e vinte cinco mil euros), com vista à prossecução dos nobres valores, atribuições e competências do Município da Nazaré, designadamente os inerentes a acções exclusivamente de carácter social." -----*

*Deliberado, por unanimidade, aceitar o donativo sugerido pela requerente de 125.000,00 - cento e vinte e cinco mil euros manifestando o agradecimento e enaltecendo a atitude desta empresa privada. -----*

## Anexo II

Entre:

Câmara Municipal Da Nazaré,

E

Rodoviária do Tejo, S.A., pessoa colectiva n.º 502 513 900, com o capital social de € 9 287,85 (nove milhões cento e vinte e cinco mil e duzentos e oitenta e sete euros e oitenta e cinco cêntimos), matriculada sob o número 1061 na Conservatória do Registo Comercial de Torres Novas, com sede social na Rua do Nogueiral, Edifício Galinha, 2350 – 413 Torres Novas,

Considerando que:

- a) Que a Rodoviária do Tejo, SA é dona e legítima possuidora de uma propriedade composta por dois artigos matriciais urbanos contíguos com os números 2812 e 3744, da freguesia da Nazaré, concelho da Nazaré, sendo que o prédio com o número 2812 se encontra identificado como "Estação Rodoviária, composta de garagem ampla, uma divisão destinada a quarto de dormir do guarda, uma arrecadação de volumes e outra de depósitos de óleos, instalações sanitárias, sala de espera e escritório com uma divisão, com um primeiro andar destinado a camarata do pessoal ...", e o prédio 3744 é identificado como "...composto de um barracão e um quintal...".
- b) Que as aludidas propriedades se localizam no roço ocidental (lado litoral) da Avenida Vieira de Guimarães, dentro da urbe consolidada da vila, encontrando-se de acordo com o Plano Director Municipal vigente, em espaço urbano de nível I (atribuído ao tecido urbano e centro histórico da baixa da Nazaré).
- c) Que, o Município da Nazaré já deliberou sobre as condicionantes urbanísticas aplicáveis a esta propriedade/edifício, no âmbito do processo de revitalização/requalificação e valorização do Centro Urbano.
- d) Que, a Rodoviária do Tejo, na sequência dessa manifestação de interesses procurou soluções tendo por finalidade a venda dos supra identificados prédios, deixando assim de poder utilizar as instalações/estação/gare aí existentes.
- e) Que, a Rodoviária do Tejo, SA mantém o seu interesse no que concerne à existência e utilização de instalações de estacionamento, recolha e largada de passageiros na vila da Nazaré.
- f) Que é, igualmente do interesse do Município da Nazaré, no âmbito da requalificação urbana que pretende levar a efeito no Centro Urbano da Vila da Nazaré, a construção de uma Gare/Estação/Centro de Transportes, cuja concessão de exploração, que poderá ser atribuída à Rodoviária do Tejo, SA, entre outras operadoras, abrangerá a fruição e gestão da zona de estacionamento de viaturas e das instalações administrativas da referida Gare/Estação/Centro.
- g) Que esta requalificação trará vantagens substanciais para a vila da Nazaré, porquanto, se desocupará um edifício na zona história da vila que será objecto de requalificação por

*Deliberado  
em 28/11/2012  
em sessão pública  
da Câmara Municipal  
da Nazaré*

particulares sujeito a licenciamento e pagamento de taxas municipais de urbanização e por outro lado, porque potenciará a construção de um equipamento urbano - a Gare/Estação/Centro de Transportes - que dada a sua localização e qualidade de acessos, permitirá um menor fluxo de trânsito das viaturas afectas ao serviço da empresa na zona histórica da vila da Nazaré bem como melhores condições de chegada e partida de passageiros, atento para tanto a importância que tal equipamento se revestirá para uma vila onde o turismo representa um importante factor económico de desenvolvimento.

- h) Considerando por último a importância que a acção da Rodoviária do Tejo, SA representa para o turismo da Nazaré e o reconhecido interesse desta em continuar a exercer as suas actividades na área deste concelho.

No espírito de colaboração e convergência de esforços que tem vindo a presidir a actividade das entidades envolvidas, é celebrado e reduzido e escrito o presente protocolo que se regerá pelas seguintes cláusulas:

#### Cláusula 1ª

- a) No âmbito do presente protocolo e com vista à requalificação do edificado urbano da zona histórica da Vila da Nazaré, a Rodoviária do Tejo, SA compromete-se a promover e diligenciar a venda das instalações de que é detentora e legítima proprietária, deixando de as utilizar afectas ao seu objecto comercial - exploração de transportes rodoviários de passageiros.
- b) Por sua vez, o Município da Nazaré compromete-se a construir uma Gare/Estação/Centro de Transportes, concedendo, observados que sejam todos os trâmites legais a cumprir, a exploração dessas instalações à Rodoviária do Tejo, entre outras operadoras, por prazo e mediante uma retribuição mensal a acordar.

#### Cláusula 2ª

- a) O Município da Nazaré, por si próprio ou através de terceira entidade por si designada, promoverá a elaboração do projecto de construção e a execução das obras da Gare/Estação/Centro de Transportes, garantindo a boa mobilidade de acesso ao mesmo.
- b) A Rodoviária do Tejo, SA, atenta a sua experiência no sector dos transportes, compromete-se a cooperar na elaboração do projecto de construção e "Lay Out" inerentes à instalação da empresa na Gare/Estação/Centro de Transportes a construir.

Nazaré, 30/11/2009.

O Presidente da Câmara

A Rodoviária do Tejo, SA





**CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS NO ÂMBITO DO REGIME JURÍDICO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Entre:

1.º - MUNICÍPIO DE NAZARÉ, com sede nos Paços do Concelho, sito na Avenida Vieira Guimarães, 54, 2450-951 Nazaré, pessoa coletiva n.º 507012100, aqui representado por Manuel António Águeda Sequeira na qualidade de Vice-Presidente da Câmara Municipal de Nazaré, com poderes para o ato, e em execução da deliberação da Câmara Municipal de 02/08/2016 e da deliberação da Assembleia Municipal de 30/09/2016, adiante designado por entidade delegante;

E

2.º - COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO OESTE, com sede na Avenida General Pedro Cardoso, n.º 9, 2500-922 Caldas da Rainha, pessoa coletiva n.º 502266694, aqui representada por Pedro Miguel Ferreira Folgado, na qualidade de Presidente do Conselho Intermunicipal, com poderes para o ato, e em execução da deliberação do Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal do Oeste datada de 21 de julho de 2016, adiante designada por entidade delegada;

**Considerando que:**

No âmbito da União Europeia vigora o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23.10.2007 que, apesar de dedicar toda a sua economia à disciplina dos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, admite a existência de entidades locais, distintas da administração central, que tenham por atribuição a gestão do sistema.

A existência de uma autoridade que concentre a um nível supramunicipal as atribuições no domínio do sistema de transporte coletivo de passageiros e exerça um elenco alargado de competências nesta matéria teve a sua primeira consagração legislativa com a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março) que prevê a assunção, por aquela entidade, de um conjunto lato de atribuições em matéria de gestão do sistema de transporte coletivo de passageiros.

Os Municípios são a Autoridade de Transporte competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, podendo delegar nas Comunidades intermunicipais, as respetivas competências, através de contratos Interadministrativos, nos termos do artigo 6.º do regime Jurídico do serviço público de Transporte de Passageiros, aprovado pela lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

É imprescindível e inadiável definir os termos em que as autoridades de transportes que atuam no território administrativo da Comunidade Intermunicipal do Oeste deverão proceder, no domínio da “exploração de serviço público de transporte de passageiros atribuído por via de procedimento distinto do concorrencial” (artigo 9.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho), bem como no que tange à matéria versada nos artigos 10.º e 11.º da mesma lei, isto é, respetivamente, quanto à “autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório” e no que respeita aos “requisitos da autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório”.

É necessário atender ao definido no RJSPTP - Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiro, nomeadamente no disposto no n.º 2 do artigo 6.º e artigo 10.º, e, por essa razão, precisar os termos de relacionamento protocolado entre a OESTECIM e os respetivos municípios.

A respeito da gestão do sistema de transportes, independentemente de quem exerça essa função, o Regulamento n.º 1370/2017 do Parlamento Europeu, é claro na necessidade de contratualizar e compensar financeiramente a prestação do serviço de transportes de passageiros na vertente de interesse público que ele assumir, cabendo à autoridade de transportes, no âmbito da sua ação de gestão global, as funções de contratualização e fiscalização da prestação desse serviço público.

A necessidade de um ente, integrado no poder local, a quem sejam conferidas as atribuições de gestão planificadora e coordenadora, para além das necessárias e concomitantes competências quanto à bilhética e tarifários de transporte coletivo de passageiros, bem como a administração do serviço público inerente.

O princípio da subsidiariedade aconselha, e o referencial constitucional impõe, que algumas das atribuições das entidades de transportes previstas no atual Regime estejam centradas no nível político-administrativo mais próximo da realidade territorial local, por melhor conhecer os anseios e necessidades objetivas das populações potenciais utentes do sistema de transportes, enquanto outras atribuições devem ser dadas a entidades supramunicipais e, em alguns casos, de nível nacional, sem prejuízo do respeito pelos princípios da participação e da auscultação, e, sempre, numa perspetiva de interesse público otimizado num referencial tridimensional: o de custo-benefício, o dos ganhos de escala e o ligado à estratégia e visão sistémica.





A idiosincrasia de um território com características bastantes distintas entre si, que engloba vários municípios, nos quais se verificam acentuados movimentos pendulares, a norte com a CIM de Leiria, a nascente com a CIM Lezíria do Tejo e a sul com a AML, e com uma rede de infraestruturas que não conhece fronteiras físicas, a conclusão a que incontornavelmente se chega é a de que aquele papel deverá estar reservado a um ente intermunicipal.

A solução que mais se adequa ao supra exposto, aponta para a necessidade de dotar as políticas intermunicipais de transporte com uma racionalidade e legitimidade, nas quais sejam expressas as aspirações dos utentes do sistema e, por outro, a sustentabilidade vista de um ponto holístico e no respeito pelo interesse público, aconselhando assim à concentração das competências políticas, administrativas e técnicas já nas atuais comunidades intermunicipais, que integrem organizacionalmente uma estrutura técnica específica, a par dos órgãos de representação política.

Deverá ser cumprido o desiderato político contido no artigo 6.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) que coloca a descentralização democrática da administração pública como princípio basilar da organização do Estado de Direito democrático e aproveitar-se-ão as vantagens da proximidade entre os decisores e os destinatários das decisões.

A indefinição existente sobre os modelos de financiamento do sistema de transportes não aconselha, por ora, que os Municípios e a Comunidade Intermunicipal do Oeste enveredem já por um figurino definitivo de gestão do sistema, sem prejuízo de, no imediato, se proceder à efetiva assunção das responsabilidades e das competências necessárias à gestão de alguns segmentos do sistema.

A impossibilidade de serem elaborados os Estudos a que se refere o n.º 2 do artigo 122.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, por absoluta ausência de dados que o permitam, as Partes declaram quanto aos requisitos enunciados nas alíneas a) a e) do n.º 3 do artigo 115.º do supracitado diploma, que:

- a) O não aumento da despesa pública global está assegurado por via das transferências orçamentais do Estado para a Comunidade Intermunicipal do Oeste, em cumprimento do estatuído no n.º 2 do artigo 4.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular) e pelas que se vierem a concretizar por força dos Orçamentos de Estado a vigorar durante a vigência do presente Contrato;
- b) O aumento da eficiência da gestão dos recursos pela Comunidade Intermunicipal do Oeste está assegurado por via da utilização concertada dos recursos que são disponibilizados pelo Estado, gerando um ganho de escala e a correspondente poupança;

- c) O ganho de eficácia do exercício das competências pelos órgãos da Comunidade Intermunicipal do Oeste e respetivos serviços intermunicipais está assegurado por via da necessária visão global e integrada do sistema de transportes e da correlativa mobilidade intermunicipal e que permite uma análise partilhada entre os diversos operadores, bem como entre os representantes autárquicos das populações utentes do sistema;
- d) O cumprimento dos objetivos referidos no artigo 112.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (a aproximação das decisões aos cidadãos, a promoção da coesão territorial, o reforço da solidariedade Inter-regional, a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e a racionalização dos recursos disponíveis) está subjacente ao objeto e aos objetivos do presente Contrato, na medida em que só uma visão integrada de âmbito territorial supramunicipal permite garantir a sua prossecução;
- e) A articulação entre os diversos níveis da administração pública local (Municípios e Comunidade Intermunicipal do Oeste) está assegurada não só pelos próprios mecanismos contratuais infra previstos, como pelo facto de os Municípios estarem representados ao nível do órgão deliberativo Intermunicipal;

É celebrado e reciprocamente aceite o presente contrato interadministrativo que, feito em duas vias, se rege pelos considerandos supra e pelas Cláusulas seguintes:

## **Capítulo I**

### **Disposições Gerais**

#### **Cláusula Primeira**

##### **Natureza do Contrato**

O presente Contrato tem a natureza de contrato interadministrativo de delegação de competências e é outorgado nos termos previstos nos artigos 6.º, n.º 2 e 10.º do Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros, conjugado com o disposto nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que aprova o regime jurídico das autarquias locais, o estatuto das entidades intermunicipais, e estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico.

## **Cláusula Segunda**

### **Objeto do Contrato**

1 – O presente Contrato tem por objeto a delegação das seguintes competências do Município de Nazaré na Comunidade Intermunicipal do Oeste:

- a) A competência prevista no n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (doravante designado RJSPTP), para autorizar a manutenção de alvarás/licenças para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel (RTA), e em regime de exploração provisória;
- b) A competência prevista no n.º 2 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, para atribuir a título excecional, o direito exclusivo nas linhas licenciadas, aos detentores dos títulos previstos na alínea anterior, apenas nos casos em que a licença/alvará provisória vigente a isso obrigar de forma irrevogável, ponderadas as razões e interesses públicos
- c) A competência, prevista no n.º 1 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, para definir os termos da prestação de informação atualizada e detalhada sobre a exploração do serviço público;
- d) A competência, prevista na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, para cancelar o serviço público de transporte de passageiros por violação da obrigação de prestação de informação prevista no n.º 2 do artigo 22.º do Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros, por parte dos detentores dos títulos para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória;
- e) A competência, prevista na alínea n.º 3 do artigo 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, para, durante o prazo de vigência da autorização, e após requerimento do operador de serviço público, aprovar o ajustamento das respetivas condições de exploração em função da procura de modo a garantir a eficiência e a sustentabilidade da mesma;
- f) A competência prevista no n.º 2 do artigo 4.º do RJSPTP para a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros;
- g) A competência prevista no n.º 5 do artigo 22.º do RJSPTP para validar os dados registados pelos operadores de serviço público detentores de títulos de concessão para a exploração

- do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória;
- h) A competência prevista no n.º 6 do artigo 22.º do RJSPTP para verificar o cumprimento, pelos operadores de serviço público detentores de títulos para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, do disposto no mesmo artigo 22.º;
  - i) A competência prevista no n.º 3 do artigo 18.º do RJSPTP para preparar e aprovar o procedimento de seleção de operadores de serviço público, designadamente o programa do procedimento e respetivo caderno de encargos;
  - j) A competência prevista no artigo 19.º do RJSPTP, para proceder à adjudicação da exploração do serviço público de transporte de passageiros por ajuste direto, nos casos legalmente previstos, ou prorrogação do prazo de um determinado contrato de serviço público, mediante acordo com o operador de serviço público;
  - k) A competência prevista no artigo 23.º do RJSPTP, para determinar as obrigações de serviço público ao operador, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis, estabelecidas através de contrato a celebrar com o operador de serviço público, que incluirá a adoção do modelo de financiamento devido pelas compensações previstas ao abrigo 24.º do RJSPTP;
  - l) A competência prevista no artigo 11.º do RJSPTP para estabelecer mecanismos de financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros;
  - m) A competência prevista no n.º 2 do artigo 37.º do RJSPTP no que respeita ao serviço público de transporte escolar assegurado através do serviço público de transporte de passageiros regular ou flexível;
  - n) A competência prevista no n.º 2 do artigo 38.º do RJSPTP, para aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros, assegurando a conformidade com a Portaria a que alude o n.º 1.º do mesmo artigo;
  - o) A competência prevista no artigo 42.º do RJSPTP para fiscalizar e monitorizar a exploração do serviço público de transporte de passageiros;
  - p) As competências previstas no artigo 44.º do RJSPTP no que respeita aos procedimentos aí consagrados referentes ao incumprimento do serviço público de transporte de passageiros;



- q) As competências previstas no artigo 45.º do RJSPTP no que respeita à aplicação de sanções contratuais;
- r) As competências materiais necessárias ao exercício dos poderes delegados ao abrigo das alíneas anteriores.

2 – As competências previstas no número anterior respeitam apenas aos poderes do município delegante enquanto autoridade de transportes municipal relativamente ao serviço público de transporte de passageiros, entendido este como o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se desenvolve integralmente dentro da respetiva área geográfica, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos, abrangendo os serviços de transporte locais e urbanos previstos na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março.

#### **Cláusula Terceira**

##### **Objetivos para o exercício das competências delegadas**

1 – O objetivo do exercício das competências delegadas ao abrigo do presente Contrato visa a aproximação das decisões aos cidadãos, a promoção da coesão territorial, o reforço da solidariedade intermunicipal, a melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e a racionalização dos modos, meios e dos recursos disponíveis, mediante uma gestão eficiente, eficaz, sustentável e socialmente útil das diversas linhas de serviço público de transporte de passageiros que servem os utentes no território intermunicipal, com garantia de universalidade e qualidade do serviço público, através da articulação intermodal e interterritorial.

2 – No exercício das competências delegadas, a Comunidade Intermunicipal do Oeste, fazendo uso da possibilidade de autorizar ou não a manutenção dos títulos de licença para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, deverá assegurar a não redução do nível dos serviços públicos de transportes de passageiros, regular, complementar ou de substituição, bem como do serviço intermunicipal, não descendo dos níveis mínimos referidos no artigo 14.º do RJSPTP, publicado com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como assegurar a manutenção proporcional dos custos imputados aos utentes pelo sistema de bilhética.

3 – Os serviços públicos de transporte de passageiros, são entendidos de acordo com o disposto nas alíneas n) a w) do artigo 3.º do RJSPTP, publicado com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, ou seja,

serviços públicos de transporte de passageiros explorados segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas.

#### **Cláusula Quarta**

##### **Diplomas habilitantes**

O presente contrato é celebrado ao abrigo do disposto no artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros), na alínea k) do n.º 1 do artigo 25.º, na alínea l) do n.º 1 do artigo 90.º e no artigo 128.º, todos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (que aprova o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprovou o regime jurídico do associativismo autárquico), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23.10.2007, do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 27 de fevereiro e do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

#### **Capítulo II**

##### **Execução do Contrato**

#### **Cláusula Quinta**

##### **Exercício das competências delegadas**

1 – No exercício das competências delegadas, a Comunidade Intermunicipal do Oeste, previamente à prática dos atos administrativos que se revelem necessários, em particular aqueles que digam respeito à validação, autorização de manutenção, criação, alteração ou extinção de linhas de serviço público rodoviário, consulta, com carácter vinculativo, o município delegante sobre o sentido e o conteúdo dos atos a praticar.

2 – A iniciativa de validação, manutenção, criação, alteração ou extinção de linhas de serviço público rodoviário, pode ser do Município ou da Comunidade Intermunicipal do Oeste.

3 – No exercício das suas competências próprias a Comunidade Intermunicipal do Oeste consulta os municípios acerca das opções e decisões administrativas a tomar no que diz respeito a outras linhas/carreiras que não estritamente municipais.

4 – Os municípios, quando consultados em relação às linhas/carreiras de índole municipal e intermunicipal, têm em consideração, na emissão do seu parecer, a eficiência funcional multimodal e o equilíbrio económico-financeiro do sistema intermunicipal como um todo, e, em particular, no que repercute nos tarifários e nas compensações financeiras relacionadas com os títulos de transporte intermodais.

5 – Nos municípios que, enquanto autoridades de transportes, detenham um operador interno rodoviário a atuar no âmbito territorial concelhio, com o qual deve o município ter um contrato de serviço público, o presente Contrato Interadministrativo destina-se a assegurar a articulação da rede municipal desenvolvida pelo supracitado operador interno com as linhas intermunicipais rodoviárias eventualmente existentes, bem como com ligações de cariz intermunicipal através dos modos ferroviário e fluvial, acessíveis através de interfaces multimodais situados no território municipal.

6 – Caso vigorem contratos interadministrativos, superiormente validados pela entidade competente (IMT), que respeitem a dois ou mais municípios, com vista à possibilidade de que um operador interno exerça a sua atividade num âmbito intermunicipal, o exercício, pela Comunidade Intermunicipal do Oeste, das competências delegadas, tem cariz semelhante ao mencionado no número anterior.

7 – A Comunidade Intermunicipal do Oeste presta aos municípios delegantes informação semestral sobre o exercício das competências delegadas.

#### **Cláusula Sexta**

##### **Responsabilidade financeira e não aumento da despesa pública**

1 – A presente delegação de competências rege-se, em todas as suas ações, pelo cumprimento do ponto 3.º do artigo 115.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, no que se refere ao não aumento da despesa pública global.

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

### **Cláusula Sétima**

#### **Financiamento**

1 – O Município delega na Comunidade Intermunicipal do Oeste, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para proceder ao financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como o financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes.

2 – Sem prejuízo do disposto nos instrumentos contratuais que regulam a exploração do serviço público de transporte de passageiros, a Comunidade Intermunicipal do Oeste pode estabelecer mecanismos de financiamento de sua competência que impliquem, designadamente, a afetação do produto das receitas decorrentes de taxas cobradas como contrapartida do exercício das funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transportes públicos de passageiros de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, bem como destinadas à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros.

3 – A criação das taxas previstas na alínea d) do n.º 1 do artigo 11.º do RJSPTP, competem ao Município, constituindo receita a ser entregue à Comunidade Intermunicipal do Oeste nos termos do acordo específico a celebrar entre o Município e a Comunidade Intermunicipal do Oeste.

4 – O modelo de aprovação, liquidação e cobrança das taxas referidas no número anterior pelo Município, a fixação da percentagem bem como do procedimento da entrega da receita da entrega à Comunidade Intermunicipal do Oeste será definido através do acordo escrito a celebrar entre as Partes Outorgantes.

5 – A elaboração e apresentação do estudo de impacto financeiro para sustentar as propostas de criação de taxas municipais ao abrigo do RJSPTP, é da responsabilidade da Comunidade Intermunicipal do Oeste.

6 – As receitas provenientes do Fundo para o Serviço Público de Transportes previsto no artigo 12.º do RJSPTP constitui receita a ser transferida pelo Municípios para a Comunidade Intermunicipal do Oeste nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.



#### **Cláusula Oitava**

##### **Contrapartidas financeiras**

O Município de Nazaré delega na Comunidade Intermunicipal do Oeste, no que respeita ao serviço público de transporte de passageiros municipal, a competência para receber contrapartidas financeiras pela atribuição do direito de exploração de serviços de transporte de passageiros pelos operadores de serviço público, nos termos do respetivo enquadramento legal aplicável e das regras definidas através de acordo escrito a celebrar entre os Outorgantes.

#### **Cláusula Nona**

##### **Interlocutores**

1 – Para facilitar o processo decisório no âmbito do exercício das competências delegadas, e sem prejuízo do cumprimento dos formalismos comunicacionais entre a entidade delegante e a entidade delegada, os Outorgantes designam um interlocutor.

2 – No exercício das suas funções, cada um dos interlocutores das entidades deve privilegiar a celeridade dos processos decisórios, como forma de garantir a sua maior eficácia.

#### **Cláusula Décima**

##### **Poderes do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.**

O presente Contrato é remetido ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. para verificação da sua conformidade legal e para publicação no sítio da Internet desta entidade.

#### **Capítulo III**

##### **Disposições finais**

#### **Cláusula Décima Primeira**

##### **Vigência do Contrato**

1 – O presente Contrato entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no sítio da Internet do Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P., nos termos previstos no n.º 8 do art.º 10.º do Regime Jurídico do Sistema Público de Transporte de Passageiros, e vigora até ao termo do atual mandato do órgão deliberativo do município.

2 – O presente Contrato considera-se renovado nos termos do n.º 2 do art.º 129.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, podendo os outorgantes promover a sua denúncia, no prazo de seis meses após a instalação do órgão deliberativo do município.

#### **Cláusula Décima Segunda**

##### **Alterações ao Contrato**

1 – O Contrato pode ser revisto sempre que ocorram motivos que justifiquem a sua alteração, nomeadamente:

- a) Alteração dos pressupostos ou das condições em que se baseou a sua celebração;
- b) A revisão seja indispensável para adequar o Contrato aos objetivos pretendidos;
- c) Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Contrato;
- d) Por proposta fundamentada de qualquer das partes e aceite pela outra;
- e) Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as partes.

2 – Qualquer alteração ao Contrato deve ser remetida ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT, I.P.), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicação no sítio da Internet daquele organismo.

#### **Cláusula Décima Terceira**

##### **Cessação do Contrato**

1 – O presente Contrato cessa por caducidade, revogação ou resolução.

2 – A caducidade do Contrato opera pelo decurso do respetivo período de vigência.

3 – A revogação do Contrato pode operar-se por mútuo acordo.

4 – A resolução do Contrato pode ser declarada por qualquer das Partes, por incumprimento da contraparte, por razões de relevante interesse público ou sempre que a sua execução se revele inapropriada ao cumprimento dos pressupostos que lhe estão subjacentes.

5 – A cessação do presente Contrato não pode ser causa de quebra ou descontinuidade na prestação do serviço público de transporte de passageiros.

#### **Cláusula Décima Quarta**

##### **Suspensão do Contrato**

Os contraentes podem suspender o presente Contrato por período a fixar.

**Cláusula Décima Quinta**

**Comunicações**

1 – As comunicações entre a entidade delegante e a entidade delegada são feitas para os seguintes endereços:

a) Município de Nazaré - Avenida Vieira Guimarães, 54, 2450-951 Nazaré

Endereço eletrónico: [geral@cm-nazare.pt](mailto:geral@cm-nazare.pt)

b) Comunidade Intermunicipal do Oeste – Avenida General Pedro Cardoso, n.º 9. 2500-922

Caldas da Rainha

Endereço eletrónico: [geral@oestecim.pt](mailto:geral@oestecim.pt)

2 – Quaisquer alterações aos endereços supra identificados devem ser previamente comunicadas à outra Parte.

**Caldas da Rainha, 29 de dezembro de 2016.**

**O Município de Nazaré**

Manuel António Águeda Sequeira, Dr.



A Comunidade Intermunicipal do Oeste



**Pedro Miguel Ferreira Folgado, Dr.**

Anexo III - A



**Alvará nº 201131**  
**para exercício da atividade de transporte público**  
**de passageiros em autocarro**

*O presente alvará autoriza a empresa SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DA CÂMARA MUNICIPAL DA NAZARÉ, titular do NIPC 680017399, com sede em Avenida Vieira Guimarães, 54, 2450-112 NAZARÉ, nos termos da legislação aplicável, a realizar transportes públicos de passageiros em veículos automóveis com mais de nove lugares (autocarros), no que se refere ao percurso efetuado no território nacional.*

*Observações especiais:*

*O presente alvará é válido de 24 de fevereiro de 2021 a 23 de fevereiro de 2026.*

*Emitido em Lisboa, em 24 de fevereiro de 2021.*

*A Coordenadora do Núcleo de Transportes, Fisc. e Contraordenações*

*Anabela Vieira de Sá*

*Anabela Vieira de Sá*



Câmara Municipal da Nazaré

Exmo. Senhor Presidente

Dr. Manuel Sequeira

Avenida Vieira Guimarães, n.º 54

2450-112 Nazaré

Por e-mail e carta registada com AR

9 de dezembro de 2024

Assunto: Terminal Rodoviário da Nazaré

Exmo. Senhor Presidente

Como é do conhecimento de V. Exa., ~~o Terminal Rodoviário da Nazaré~~ (em articulação com a Rodoviária do Oeste, Lda.) ~~é~~ desde há muitos anos e no quadro da parceria estabelecida com esse Município, ~~o operador do Terminal Rodoviário da Nazaré~~ (também designado "Centro Coordenador de Transportes da Nazaré"), assegurando diariamente, através da Rodoviária do Oeste, Lda., a gestão do mesmo nos termos legalmente previstos, designadamente dos que decorrem do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

~~Entretanto, a Junta de Freguesia da Rodoviária do Oeste, Lda., relativamente ao Terminal Rodoviário da Nazaré é, de resto, o operador responsável pela atividade de Mobilidade dos Transportes, I.P. ("IMT"), e a cuja lista de operadores a Rodoviária do Oeste, Lda. se encontra, precisamente na qualidade de entidade gestora do Terminal Rodoviário da Nazaré.~~

Fruto da construção de uma nova infraestruturas por parte do Município da Nazaré para acomodar o Terminal Rodoviário da Nazaré, a Rodoviária do Tejo, S.A., tal como a Rodoviária do Oeste, Lda. vêm, desde já, informar esse Município de que pretendem continuar com a respetiva gestão, na medida em que, no que toca à situação jurídica e à qualidade da Rodoviária do Oeste, Lda. nada se altera face ao regime jurídico em vigor.

?





RODOVIÁRIA DO TEJO, S.A.

Deste modo, a Rodoviária do Tejo, S.A., assim como a Rodoviária do Oeste, Lda., colocam-se à inteira disposição do Município da Nazaré para o que o mesmo entender, em particular no que se refere à necessidade de assegurar que a transição da atual infraestrutura para a nova infraestrutura não causa qualquer perturbação ao nível da mobilidade dos passageiros, sobretudo dos que usufruem do serviço público de transporte de passageiros.

Gratos pela atenção de V. Exa., apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

Pela Rodoviária do Tejo, S.A.

(Sónia Ferreira)

(Oswaldo Moreno)

Pela Rodoviária do Oeste, Lda.

(Sónia Ferreira)

(Cristina Frazão)

Anexo V

# PARECER 05/2024

TERMINAL RODOVIÁRIO DA NAZARÉ

JOSÉ EDUARDO FANHA VIEIRA  
FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS, SOCIEDADE DE  
ADVOGADOS, RL



FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

## PARECER 05/2024

Assunto: É solicitado o nosso parecer sobre o modelo gestão do novo terminal rodoviário do Município da Nazaré.

Cumpra emitir parecer.

### I – Enquadramento factual

1 – A então designada estação rodoviária de passageiros, existente no Município da Nazaré, foi propriedade do operador concessionário da região (Rodoviária do Tejo) apresentava falta de capacidade para o aumento da frequência de autocarros e de expansão, ou seja, não permitia uma resposta capaz para as necessidades de mobilidade de transporte público de passageiros.

2 – Assim, em 2009<sup>1</sup>, foi deliberado pelo Município da Nazaré a construção de um novo Terminal Rodoviário Municipal, tendo a Rodoviária do Tejo prestado o apoio logístico necessário à concretização do mesmo.

3 – No final do ano de 2010 efectuou-se a mudança da Estação Rodoviária para o terminal provisório, o qual foi providenciado pelo Município da Nazaré, que procedeu à definição da localização e cedência de espaço para instalação das infraestruturas, tendo por princípio que estaria a funcionar em localização de proximidade com o

---

<sup>1</sup> Conforme informação prestada pela Rodoviária do Tejo.





FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

futuro Terminal Municipal (cujo projecto de desenvolvimento e de candidatura estavam a decorrer).

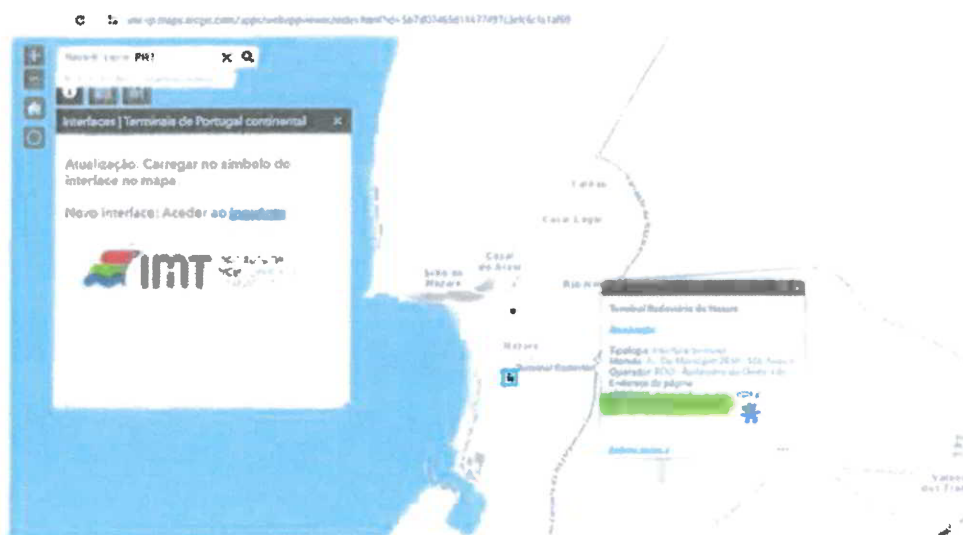
4 – O processo de cooperação<sup>2</sup> entre a Rodoviária do Tejo e o Município da Nazaré foi formalizada junto do IMT<sup>3</sup>, sendo assumida essa relação por este mesmo organismo conforme exigido a nível de comprovativos de anuência e concordância relativamente ao processo do novo terminal<sup>4</sup>

5 – A Rodoviária do Tejo está designada como sendo o operador do terminal provisório.

<https://imt-ip.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=5b7d07465d11477497c3e1fc6cfa1af69>

\* Designada pela própria segundo o site

(editado a 16/02/2023)



## II – Enquadramento normativo

<sup>2</sup> Foi considerado na norma de candidatura a justificação e protocolo de responsabilidade entre as duas entidades para este processo de "reestruturação do terminal" - eliminação da gare e edificação de novo CCT com acordo/protocolo entre as partes (cfr. informação prestada pelo operador).

<sup>3</sup> Então designado por IMTT.

<sup>4</sup> Conforme informação prestada pelo operador.



FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

6 – Entre o Município da Nazaré e a Comunidade Intermunicipal do Oeste foi celebrado um Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências no âmbito do Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros<sup>5</sup> (decorrente da aplicação do artigo 6.º do referido Regime, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 09 de Junho).

7 – Com relevância para a economia do presente parecer, pode-se ler na alínea f) do n.º 1 da Cláusula 1.<sup>a</sup>, que foi delegada:

Cláusula 2.<sup>a</sup>

- f) A competência prevista no n.º 2 do artigo 4.º do RJSPTP para a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros;

8 – O n.º 2 do artigo 4.º do RJSPTP estatui o seguinte:

*2 - Para prossecução das suas atribuições, as autoridades de transportes têm as seguintes competências:*

- a) *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;*
- b) *Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros;*
- c) *Determinação de obrigações de serviço público;*
- d) *Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;*

<sup>5</sup> Doravante apenas designado por RJSPTP.



FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

- e) *Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;*
- f) *Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;*
- g) *Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;*
- h) *Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;*
- i) *Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;*
- j) *Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica; e*
- k) *Divulgação do serviço público de transporte de passageiros.*

9 – Como decorre da alínea a) do n.º 2 do artigo supra, a “*organização, planeamento, desenvolvimento (...) dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados*” [ao serviço de transporte público] competem à autoridade de transportes que, como se viu, pelo contrato interadministrativo, passou a ser a OesteCIM.

10 – Daí que todos os estudos conduzidos – mediante deliberação do Conselho Intermunicipal – para fundamentar a aquisição de 51% do capital social da Rodoviária do Oeste integrem como elemento fundamental da operação, bem como da actividade do operador



FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

interno a constituir<sup>6</sup>, a gestão de todos os terminais rodoviários afectos ao serviço público do transporte de passageiros, independentemente da sua propriedade ser privada ou dos municípios.

11 – De igual forma, deve ser tido em consideração o disposto no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de Setembro, diploma pelo qual se regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso.

12 – Em concreto, decorre da alínea c) do artigo 3.º deste diploma que as *“autoridades de transportes previstas no RJSPTP, [que] devem assegurar a articulação dos serviços da sua competência com os serviços da competência de outras autoridades de transporte, nos termos do presente decreto-lei”*.

13 – Autoridade esta, repete-se, que é a Comunidade Intermunicipal do Oeste.

15 – Uma terceira e última questão a ter em consideração, é o facto de o operador do terminal provisório ter manifestado a sua disponibilidade para continuar a assegurar a gestão do novo terminal rodoviário do Município da Nazaré.

16 – Tal facto permite que o serviço público rodoviário de transporte de passageiros prossiga sem qualquer perturbação, até à conclusão do processo de aquisição de 51% do capital social da Rodoviária do Oeste, constituição do operador interno e concessão do serviço

---

<sup>6</sup> Que será o concessionário para o serviço público rodoviário de transporte de passageiros no Oeste.



FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

público de transporte rodoviário na Comunidade Intermunicipal do Oeste.

### III – Considerações finais

17 – Pelo exposto, podemos tirar as seguintes conclusões:

- a) Por contrato celebrado entre o Município da Nazaré e a Comunidade Intermunicipal do Oeste, foram delegadas nestas as competências no âmbito do Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros;
- b) A autoridade de transportes, para o território do Município da Nazaré, é a OesteCIM<sup>7</sup>;
- c) Enquanto autoridade de transportes, a gestão do novo terminal rodoviário deve ser articulada entre esta e os operadores, sem prejuízo da audição do Município;
- d) O Município da Nazaré pode assumir as suas competências como autoridade de transportes para o seu território mediante a denúncia do contrato interadministrativo supramencionado;
- e) Contudo, se tal se verificasse, as políticas de mobilidade – e os projectos que dela emanam – definidas pela OesteCIM – deixariam de ser aplicadas directamente ao Município da Nazaré;
- f) Tal hipótese, que colocamos, sobretudo, no plano académico, colidiria, face às deliberações já tomadas em sede de Conselho

---

<sup>7</sup> Não se enquadram nestas competências aquelas referentes ao ascensor, que pertencem aos serviços municipalizados.





FANHA VIEIRA & ASSOCIADOS  
SOCIEDADE DE ADVOGADOS, RL

Intermunicipal, com o disposto no n.º 1 do artigo 105.º do Anexo  
I à Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro.

*As deliberações dos órgãos d  
CSP vinculam o Município  
que as integram*

18 – Por último, é nosso entendimento que, no plano jurídico, a atribuição da gestão do novo terminal rodoviário do Município da Nazaré ao operador Rodoviária do Oeste, Lda, é a solução que melhor se enquadra no prosseguimento do processo de aquisição de 51% do capital social do mesmo, constituição do operador interno e concessão do serviço público de transporte rodoviário na Comunidade Intermunicipal do Oeste.

Este é, s.m.j., o meu parecer.

### O CONSULTOR JURÍDICO

Jose Eduardo  
Fanha Vieira

Assinado de forma digital por Jose  
Eduardo Fanha Vieira  
DN: c=PT, o=Ordem dos Advogados,  
ou=Ordem dos Advogados - RA,  
ou=Nome profissional de Advogado -  
12942, ou=Certificado para Pessoa  
Singular, cn=Jose Eduardo Fanha Vieira  
Dados: 2024.12.27 00:10:18 Z







# Anexo V-B



Imagem, terminal, 2021

Nome	Endereço	Operador de interface/terminal	Página eletrônica do operador	Fonte
Terminal Rodoviário de Maranhão Grande	Av. Vitor Galo 2430 - 202 Maranhão Grande	ROA - Rodoviária do Litoral	<a href="http://www.rodoviariadolitoral.pt">www.rodoviariadolitoral.pt</a>	Operador de interface
Terminal Rodoviário de Nazaré	Av. Do Município 2450 - 186 Nazaré	ROO - Rodoviária do Oeste, Ltda.	<a href="http://www.rodoviariadoeste.pt">www.rodoviariadoeste.pt</a>	Operador de interface
Terminal Rodoviário de Alcobaça	Av. Manoel de Sá Candeia 1, Alcobaça	Rodoviária do Oeste	<a href="http://rodoviariadoeste.pt/">http://rodoviariadoeste.pt/</a>	CRM Oeste
Terminal Rodoviário de Arcada das Unhas	Av. Eng.º Adriano Brito de Conceição	Boa Viagem	<a href="http://www.boaviagem.pt/">http://www.boaviagem.pt/</a>	CRM Oeste
Terminal Rodoviário das Calças de Banha	R. do Dr. Lúcio Assis 13, Caldas de Banha	Rodoviária do Oeste	<a href="http://rodoviariadoeste.pt/">http://rodoviariadoeste.pt/</a>	CRM Oeste
Terminal Rodoviário de Sobral de Bento Aguiar	Av. Marquês de Pombal 94, 2500-012 Sobral de Bento Aguiar	Boa Viagem	<a href="http://www.boaviagem.pt/">http://www.boaviagem.pt/</a>	CRM Oeste
Terminal Rodoviário de Torres Vedras	Estrada Torres	Bem-servido Transportes	<a href="http://www.bem-servido-este.pt/">http://www.bem-servido-este.pt/</a>	CRM Oeste

Foram ~~todos~~ inseridos pela CIM, à excepção do resto.



## AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

### Regulamento n.º 3/2025

Sumário: Regula os interfaces e os terminais de transporte público.

**Regulamento relativo as interfaces e os terminais de transporte público permitam o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros assim como promovam a intermodalidade e a clara e transparente informação aos passageiros.**

O Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, veio disciplinar, entre outras matérias, que as interfaces e os terminais de transporte público permitam o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros assim como promovam a intermodalidade e a clara e transparente informação aos passageiros.

Nos termos do referido diploma decorre que aquelas infraestruturas ou equipamentos devem possuir um regulamento com as respetivas condições de utilização, incluindo regras de programação da repartição de capacidade, regras de admissão ao terminal ou interface e respetivos serviços e listagem de todos os serviços prestados e respetivos preços praticados.

Mais se estabelece que em situações de impossibilidade de acesso àquelas infraestruturas por falta de capacidade, devem ser indicadas alternativas viáveis e que na sua inexistência, caberá ao município ou à autoridade de transportes, assegurar locais de paragem que garantam a segurança dos passageiros constituindo-se a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) como instância de recurso contra as decisões desfavoráveis de acesso àquelas infraestruturas ou equipamentos.

Decorre ainda do referido diploma que o incumprimento do regime de acesso a terminais e interfaces de transporte rodoviário de passageiros, ou a recusa de acesso sem fundamentação, bem como o incumprimento das obrigações de informação, constituem a prática de contraordenações cujo processamento compete à AMT.

Na regular gestão destas infraestruturas por parte de qualquer operador é do seu conhecimento quanto a serviços próprios ou de outros operadores, o número de lugares de paragem de autocarros, bem como o número de serviços de transporte que utilizam os terminais e interfaces e os respetivos horários. São esses os dados essenciais que permitem ao operador de terminais e interfaces rodoviários de passageiros aceitar, ou não, a paragem de um qualquer serviço, seja do próprio, seja de terceiros. Na sequência de ações de supervisão efetuadas pela AMT ao funcionamento do mercado, constatou-se a aplicação de critérios divergentes, a não aplicação ou aplicação deficiente de regras legais, designadamente quanto à publicitação das regras de acesso a terminais e interfaces e gestão da sua capacidade, pelo que se considera necessário uniformizar critérios, de forma a definir referências a nível nacional quanto aos procedimentos que decorrem da regular gestão destas infraestruturas, pelos seus responsáveis, a considerar no âmbito dos seus regulamentos de exploração.

Os terminais e interfaces são infraestruturas de acesso e utilização pública da maior relevância, na ligação entre os diferentes modos de transporte, que se pretendem acessíveis a todos os cidadãos, incluindo cidadãos com mobilidade condicionada, em articulação com o espaço público e que contribuem para o ordenamento dos espaços urbanos, para a eficiência, eficácia e atratividade dos serviços públicos de transporte de passageiros, bem como para os objetivos de descarbonização do setor, metas e compromissos assumidos pelo Estado Português.

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros não pode ser prestado, em condições adequadas, sem que esteja disponível este conjunto de infraestruturas essenciais e instalações de apoio.

A definição e sistematização de regras claras, objetivas, sindicáveis e uniformes, constitui um requisito de transparência que deve ser assegurado, estabelecendo o Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que compete à AMT no âmbito das suas atribuições, emitir regulamentação que seja considerada necessária à aplicação do referido diploma.

Tal, revela-se essencial, não só para suscitar a confiança por parte dos agentes económicos, entidades públicas e cidadãos, mas também para o pleno cumprimento da missão da AMT, no que respeita aos seus poderes de regulação, supervisão e de promoção e defesa da concorrência.

Neste contexto, considerando que:

a) À AMT, constituída sob a forma de entidade reguladora, nos termos da lei-quadro das entidades reguladoras aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (LQER), com habilitação constitucional no n.º 3 do artigo 267.º da Constituição da República Portuguesa (CRP), compete promover a competitividade no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes e o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas e os agentes económicos;

b) O artigo 2.º dos Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, determina que a AMT se rege pelo direito internacional e da União Europeia, pela LQER, pelo regime jurídico da concorrência, pelos concernentes Estatutos, pela legislação setorial e disposições legais que lhe sejam aplicáveis e pelos respetivos regulamentos internos;

c) A definição das presentes regras, não interfere na atuação da Autoridade da Concorrência, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o regime jurídico da concorrência;

d) Os estudos realizados pela AMT, tais como “Obrigações de Serviço Público Verdes – para uma verdadeira mobilidade sustentável” e os resultados obtidos no âmbito das ações de supervisão realizadas, evidenciam uma falha na regulamentação setorial vigente impondo-se a definição de um conteúdo mínimo de condições e critérios a constar dos regulamentos de acesso e utilização de terminais e interfaces de passageiros;

e) A definição clara de procedimentos de acesso destas infraestruturas promove uma concorrência não falseada e pode promover o investimento, podendo levar ao acréscimo de serviços de transporte às populações em diversas geográficas, e, em consequência, promover a coesão territorial e social;

f) O projeto de Regulamento, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 6.º dos Estatutos da AMT, assim como, dos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo, foi objeto de consulta pública, pelo período de 30 dias úteis, tendo sido ponderadas as pronúncias recebidas;

g) A ponderação dos custos e benefícios deste Regulamento não onera os interesses financeiros da AMT, uma vez que se enquadra numa lógica de rigor, transparência, equidade e imparcialidade, concretizada através do estabelecimento de regras claras no âmbito da regulação deste mercado.

Assim, o Conselho de Administração da AMT, ao abrigo do disposto nas alíneas a), h), n), q), e r) do n.º 1 do artigo 5.º, no artigo 6.º, na alínea d) do n.º 2, na alínea a) do n.º 3 e na alínea a) do n.º 4, todos do artigo 34.º dos respetivos Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, da alínea f) do n.º 1 do artigo 7.º e do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, por deliberação de 19 de dezembro de 2024, aprova o “Regulamento que estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de terminais e interfaces de passageiros e critérios de acesso e repartição de capacidade, transparentes, equitativos e não discriminatórios”.

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto

O presente Regulamento estabelece o conteúdo mínimo dos regulamentos de acesso e utilização de terminais ou interfaces de transporte público de passageiros sob a gestão das entidades abrangidas, bem como critérios uniformes a considerar, para garantir condições de acesso e repartição da capacidade, transparentes, equitativas e não discriminatórias, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro (DL 140/2019), e promover uma utilização eficiente e justa das infraestruturas ou equipamentos.



## Artigo 2.º

### Âmbito de aplicação

1 – O presente Regulamento aplica-se a todos os terminais ou interfaces de transporte público de passageiros na aceção dada pela alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019:

a) Independentemente das suas características, equipamentos ou instalações e qualquer que seja a denominação adotada para a infraestrutura;

b) Que estejam afetos à prestação de serviço público de transporte de passageiros identificados no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015 de 09 de junho, quer o referido serviço seja prestado pelo próprio Operador ou por terceiros;

c) Que estejam abertos ao acesso do público em geral.

2 – O disposto no presente Regulamento deve ser observado pelos operadores de terminais ou interfaces sem prejuízo das adaptações que devam ser efetuadas em função das características ou especificidades de cada infraestrutura.

3 – O presente Regulamento é ainda aplicável, com as devidas adaptações:

a) A terminais ou interfaces que se desenvolvam em espaço não delimitado por estrutura física e na medida em que os espaços para paragem, estacionamento, embarque e desembarque de passageiros estejam afetos exclusivamente a esse fim, incluindo pontos que sirvam para embarque ou desembarque de passageiros ou de paragem, e onde se deva acautelar a repartição de acesso aos mesmos;

b) A terminais ou interfaces que funcionem em regime de intermodalidade, sem prejuízo e em complemento da regulamentação específica referente a outros modos de transporte.

## Artigo 3.º

### Definições

Para efeitos do presente Regulamento e salvo se do contexto resultar claramente sentido diferente, os termos abaixo indicados têm os seguintes significados:

a) «Alternativa viável», tal como definida na alínea c) do n.º 1 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 140/2019;

b) «Cais», a estrutura física adjacente ao ponto de imobilização do veículo para efeito de embarque e desembarque de passageiros e bagagens, podendo ser sinalizado através de marcações no pavimento ou sinalização vertical;

c) «Capacidade», o número máximo de veículos que um terminal ou interface pode acomodar simultaneamente num determinado período, incluindo a capacidade de paragem;

d) «Disponibilidade», a existência de capacidade livre que permita condições de operação para um determinado serviço;

e) «Estacionamento ou Parqueamento», a imobilização do veículo fora do âmbito da prestação de serviço de transportes, sem embarque ou desembarque de passageiros, bagagem ou carga;

f) «Horário», a definição do período de funcionamento, por serviço, no caso do terminal ou interface e, no caso dos serviços de transporte das horas de paragem dos veículos;

g) «Operador de terminal ou interface» ou «Operador», tal como definido na alínea b) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019e tendo em conta a alínea e) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;

h) «Paragem», a imobilização do veículo, no âmbito da prestação de serviço de transportes, pelo tempo estritamente necessário ao embarque e desembarque de passageiros e bagagens, nos termos previstos no presente Regulamento;

i) «Regulamento de acesso e utilização de terminal ou interface » ou «Regulamento» conjunto de regras relativas à gestão, operação e exploração de terminal ou interface, onde se incluem, entre outras, a caracterização da infraestrutura, respetivos equipamentos, serviços disponíveis, condições de acessibilidade, de utilização, horários, preçário e relação entre Operador e qualquer outra entidade à qual se encontrem atribuídos, por qualquer título previsto na lei, responsabilidades globais ou parciais, pela gestão de um terminal ou interface;

j) «Serviço público de transporte de passageiros expresso» ou «Expresso», tal como definido no n.º 1 do artigo 2.º do DL 140/2019 e na alínea q) do artigo 3.º do RJSPTP;

k) «Serviço ocasional», tal como definido na alínea i) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 3/2001 de 10 de janeiro;

l) «Serviço público de transporte de passageiros regular», tal como definido na alínea v) do artigo 3.º do RJSPTP;

m) «Serviço regular especializado», serviço regular que assegura o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outras, nas quais se incluem, nomeadamente, o transporte de estudantes e de trabalhadores;

n) «Serviço público de transporte de passageiros flexível», tal como definido na alínea u) do artigo 3.º do RJSPTP;

o) «Sistemas inteligentes de transportes», sistemas em que as tecnologias da informação e das comunicações são aplicadas no domínio do transporte rodoviário, incluindo as infraestruturas, os veículos e os utilizadores, na gestão do tráfego e da mobilidade, bem como nas interfaces com os outros modos de transporte;

p) «Terminais e Interfaces de transporte público de passageiros», tal como definido na alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do DL 140/2019 e n.º 1 do artigo anterior.

#### Artigo 4.º

##### Gestão ou operação de terminal ou interface

1 – A gestão ou operação do terminal ou interface é exercida diretamente pelo Operador, de acordo com o disposto no DL 140/2019, podendo ser cedida, total ou parcialmente, por qualquer modo previsto na lei, nomeadamente por concessão, cessão, transmissão ou outro título jurídico aplicável, a outra entidade.

2 – Caso o Operador ou o proprietário do terminal ou interface ceda a sua gestão ou operação, total ou parcialmente, a outra entidade, o título jurídico que vincule as partes, assim como o Regulamento de acesso e utilização de terminal ou interface, nos termos previstos no artigo 6.º do presente Regulamento, devem obrigatoriamente identificar, de forma discriminativa e inequívoca, quando aplicável, as responsabilidades que o cedente mantém relativamente à infraestrutura.

3 – O Regulamento de acesso e utilização de terminal ou interface e o título jurídico a que se refere o número anterior devem identificar as funções essenciais de gestão ou operação do terminal ou interface que constam do DL 140/2019 e no presente Regulamento, quando aplicável.

4 – A identificação do Operador deve estar afixada em local visível e em área comum das instalações do terminal ou interface, bem como no sítio da internet, para informação dos utilizadores e de serviços públicos e comerciais nele instalados.

Art 12º DL 140/19  
→ não o caso  
de prestação de  
serviço expresso

Regulamento n.º 3/2025



## Artigo 5.º

### Competências do Operador de terminais ou interfaces

1 – Sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de fevereiro de 2011 e no Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de agosto, os operadores de terminais ou interfaces são responsáveis por:

b) Operar o terminal ou interface, garantindo o funcionamento dos diversos serviços, incluindo os de apoio aos passageiros e aos demais utilizadores, conforme definido no Regulamento ou outros documentos que o vinculem;

b) Garantir, a todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros, o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades, ao terminal ou interface, designadamente quanto a instalações, cais de embarque/desembarque, estacionamento e estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento e prestação de serviços;

b) Coordenar o processo de afetação da capacidade a operadores de serviço público de transporte de passageiros, designadamente, a atribuição de lugares de paragem, a verificação da sua efetiva utilização, a divulgação da capacidade e aceitação ou recusa de acesso, entre outros;

b) Proporcionar uma infraestrutura cómoda, segura, funcional e de qualidade aos passageiros e às empresas que exploram os serviços de transporte público de passageiros, como sejam, entre outros, a disponibilização de iluminação, proteção térmica, segregação do espaço de circulação automóvel e segurança da utilização;

b) Assegurar a receção, análise e tratamento de reclamações e exposições efetuadas por qualquer utilizador do terminal ou interface relativas ao mesmo, reencaminhando as reclamações e exposições relativas aos serviços prestados por operador de transportes para as entidades competentes para a sua apreciação;

b) Promover a intermodalidade e garantir a divulgação de informação, de forma clara e transparente, aos passageiros e aos diversos operadores de serviço de transporte público de passageiros;

b) Promover a publicitação, em suporte adequado, dos horários das partidas de todas as viagens, com a respetiva indicação do cais e zona de embarque;

b) Garantir a existência e acesso a comodidades, designadamente serviços sanitários, restauração ou alimentação, sempre que possível;

b) Assegurar a manutenção, limpeza e higienização dos diversos espaços e comodidades, quando aplicável.

2 – O cumprimento das obrigações referidas nos números anteriores tem em conta as características e especificidades físicas do terminal ou interface, incluindo a sua capacidade, bem como os equipamentos, instalações ou serviços disponibilizados em cada caso em concreto.

3 – No caso de terminais ou interfaces que utilizam ou se consubstanciam em espaços de paragem ou estacionamento definidos em espaço exterior público não vedado, compete igualmente ao Operador exercer, com as devidas adaptações, as competências referidas no presente artigo.

4 – No caso previsto no número anterior, quando se impuser a intervenção em espaço público, o Operador deve, sempre que necessário, diligenciar junto das entidades competentes ou gestoras do espaço público e policiais a eventual colaboração que se revele necessária para garantir a boa operação do terminal ou interface.

5 – O Operador poderá promover ações de desenvolvimento da mobilidade suave e partilhada, recomendando-se também que:

a) Garanta a ligação, eficaz, acessível e cómoda, entre os diferentes modos de transportes, para todos os cidadãos, incluindo cidadãos com mobilidade condicionada ou com necessidades específicas e em articulação com o espaço público envolvente;

b) Desenvolva infraestruturas de carregamento e abastecimento de veículos com combustíveis alternativos de baixas emissões e limpos.



## Artigo 6.º

### Regulamento de acesso e utilização de terminal ou interface rodoviário

1 — O Regulamento, a que se refere o n.º 6 do artigo 12.º do DL 140/2019, inclui as condições de acesso, operação e exploração e manutenção do terminal ou interface, devendo conter cumulativamente, no mínimo, as seguintes informações:

- a) Identificação do Operador e, quando aplicável, de qualquer entidade que partilhe com o mesmo responsabilidades de gestão do terminal ou interface, conforme previsto no artigo 4.º;
- b) Competências e responsabilidades do Operador e eventuais competências e responsabilidades partilhadas com outras entidades, se for o caso, que tenham impacto ou digam respeito aos utilizadores do terminal ou interface;
- c) A caracterização física e funcional da infraestrutura e informação sobre os serviços disponibilizados aos operadores de transporte de passageiros;
- d) O procedimento administrativo para requerer o acesso e utilização das infraestruturas e equipamentos, bem como de serviços adicionais, incluindo os meios de contacto disponíveis para envio dos pedidos de acesso;
- e) Horário de funcionamento do terminal ou interface e dos serviços suplementares disponibilizados;
- f) Identificação de todos os preços aplicáveis à utilização do equipamento e relativos a todos os serviços indispensáveis à realização dos serviços públicos de transporte de passageiros;
- g) As condições de acesso ao terminal ou interface e de utilização dos mesmos, incluindo as regras de programação da repartição da capacidade e as regras a aplicar em situações de falta de capacidade, que impeçam a satisfação de todos os pedidos de acesso que sejam apresentados pelos operadores de serviços públicos de transporte de passageiros;
- h) O prazo pelo qual as autorizações de acesso e utilização são atribuídas e as condições para os operadores de transporte requererem a sua renovação, se aplicável;
- i) O regime de acesso a estruturas, instalações e equipamentos de uso comum do público e dos operadores de serviço público de transporte de passageiros, como sejam o estacionamento, bilheteiras, instalações sanitárias, salas de espera, sistemas de atendimento e venda/informação ao público, quando existam;
- j) Quaisquer outras disposições ou condições operacionais que sejam necessárias à boa gestão do terminal ou interface.

2 — O Regulamento pode ser revisto pelo Operador, sempre que se verifique a necessidade de proceder à introdução de alterações às regras e condições de acesso, operação, exploração e manutenção do terminal ou interface constantes do mesmo, devendo o Operador informar previamente à sua entrada em vigor, todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros a operar no terminal ou interface.

3 — As alterações introduzidas no Regulamento em vigor devem ser publicitadas no sítio da internet e comunicadas a todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros a operar no terminal ou interface.

## CAPÍTULO II

### Funcionamento e organização de Terminais ou Interfaces

## Artigo 7.º

### Princípios gerais

O Operador deverá observar os seguintes princípios:

- a) Transparência na disponibilização de informações;

b) Equidade no tratamento de todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo dos critérios definidos no artigo 15.º;

c) Não discriminação no acesso e na utilização das infraestruturas.

### Artigo 8.º

#### Acesso a terminais ou interfaces

1 – A definição do esquema de acessos e de circulação interna e a delimitação de zonas de utilização, por operadores de transportes de passageiros é da competência do Operador.

2 – O acesso de veículos particulares para tomada ou largada de passageiros utilizadores dos serviços públicos de transporte deve ser orientado para locais de paragem ou estacionamento próprios, devidamente sinalizados, que não interfiram com o normal funcionamento do terminal ou interface, incluindo a manutenção da capacidade disponível.

### Artigo 9.º

#### Horário

1 – O horário de funcionamento dos terminais ou interfaces, assim como das instalações de apoio, é aprovado pelo respetivo Operador, com base em critérios de qualidade e abrangência de serviço a prestar ao público, aos passageiros e aos operadores de serviço público de transporte, bem como em critérios de sustentabilidade económica e ambiental.

2 – O horário pode prever períodos de funcionamento fracionados por bandas horárias, entendidas como período definido por uma hora de início e uma hora de fim, ou por dias, que melhor se adaptem às necessidades dos passageiros.

3 – Os períodos de funcionamento fracionados devem ser devidamente fundamentados, com base em critérios claros e não discriminatórios, relativamente a todos os operadores de serviço público de transporte de passageiros.

4 – O horário de funcionamento é público, devendo estar publicitado na plataforma eletrónica em funcionamento e no sítio da internet do Operador e em local visível e em áreas comuns das instalações dos terminais ou interfaces.

### Artigo 10.º

#### Sistema de informação ao público

1 – O sistema de informação ao público relativamente a determinado terminal ou interface é da responsabilidade do Operador, que deve definir as regras e especificações técnicas de funcionamento e divulgá-las aos operadores do serviço público de transporte de passageiros.

2 – Os utilizadores do terminal ou interface, devem ser informados por via digital, física ou sonora, de acordo com a disponibilidade de meios e atendendo às necessidades de pessoas com mobilidade condicionada, no mínimo, das partidas e/ou chegadas, incluindo, dentro de critérios de razoabilidade, o número do cais.

3 – Deve ainda ser fornecida informação ao público relativa:

a) À disponibilização de livro de reclamações, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na redação atual;

b) Às condições de acesso e apoios a pessoas com mobilidade condicionada, designadamente nos termos do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de fevereiro de 2011 e do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro.

4 – As informações relativas a determinado terminal ou interface devem constar da plataforma eletrónica em funcionamento e no sítio da internet a que se refere o artigo 9.º do DL 140/2019 que pode ser exclusivamente dedicado àquela infraestrutura ou encontrar-se alojado no sítio da internet do Operador.

#### Artigo 11.º

##### Preços

1 – Os preços devidos pelo acesso e pela utilização do terminal ou interface constam de preço a aprovar pelo Operador publicitado no sítio da internet, devendo ser disponibilizado a pedido de qualquer interessado.

2 – Os preços podem variar por períodos em função da procura e de utilizações frequentes, promovendo a gestão equilibrada da infraestrutura e equipamentos, mas sujeitos ao princípio de custo justo, proporcional e não discriminatório.

3 – A fixação de preços referentes ao acesso aos terminais ou interfaces deve atender ao princípio do equilíbrio financeiro, da estabilidade, previsibilidade e proporcionalidade, bem como às condições de disponibilidade, estado da infraestrutura, equipamentos e serviços atendendo, ainda, à adequada remuneração da disponibilização da infraestrutura.

### CAPÍTULO III

#### Condições de acesso a Terminais ou Interfaces por operadores de serviço público de transporte de passageiros

#### Artigo 12.º

##### Afetação de cais ou lugares de paragem

1 – A afetação de cais ou lugar de paragem, adiante referidos como “lugares”, depende da capacidade de cada terminal ou interface e da procura por parte dos operadores de serviço público de transporte de passageiros.

2 – A afetação de lugares deve maximizar a capacidade para a operação dos serviços de transporte, nomeadamente o embarque e desembarque de passageiros, devendo existir uma clara definição dos espaços ou cais no terminal ou interface que são alocados ao serviço de embarque e desembarque de passageiros e quais são destinados a estacionamento e parqueamento.

3 – A afetação de lugares a um operador de serviço público de transporte de passageiros não pode limitar a capacidade de forma não fundamentada e assim impedir ou dificultar o acesso a outros operadores ao terminal ou interface.

4 – Sempre que o operador do terminal ou interface recuse um pedido de acesso ao mesmo a um operador de serviço público de transporte de passageiros por motivos de falta de capacidade, deve fundamentar a respetiva recusa e indicar alternativas viáveis.

5 – Na fundamentação da recusa de um pedido de acesso a terminal ou interface efetuado por um operador de serviço público de transporte de passageiros não podem ser invocadas situações de reserva de capacidade e de lugares de paragem, sem que a mesma seja efetivamente utilizada, bem como a não utilização de capacidade e de lugares de paragem com fundamentos que possam colocar em causa a equidade e não discriminação no acesso.

6 – A decisão de recusa de um pedido de acesso por motivos de falta de capacidade do terminal ou interface ocasionada pela redução da sua capacidade disponível face a projetos que se encontrem em curso, deve estar devidamente suportada em elementos documentais objetivos.



### Artigo 13.º

#### **Paragem e estacionamento de veículos afetos a serviço de transporte**

1 – O Regulamento de acesso e utilização do terminal ou interface rodoviário deve diferenciar situações de paragem de serviços de transportes e situações de estacionamento ou parqueamento de veículos.

2 – A paragem dos veículos, excetuando o caso de “paragem por toque” e verificando-se haver necessidade de espaço em cais ou local de paragem designado, deve ter um tempo máximo permitido, a definir caso a caso, indicando-se como valor de referência 15 (quinze) minutos.

3 – A fixação de um valor de referência diverso do previsto no número anterior deve ser fundamentado, junto da AMT, pelo Operador, quando o Regulamento for aprovado ou sempre que solicitado.

4 – Além da publicitação dos cais afetos à paragem de veículos para embarque e desembarque de passageiros, o Operador deve igualmente publicitar os lugares de estacionamento ou parqueamento de veículos, ambos os casos no terminal ou interface.

### Artigo 14.º

#### **Repartição de capacidade**

1 – As regras de programação e repartição de capacidade do terminal ou interface a incluir no Regulamento não devem ser discriminatórias e devem maximizar a utilização da capacidade existente.

2 – Para definição das referidas regras devem ser considerados, entre outros parâmetros:

- a) O número de cais e de lugares para paragens;
- b) Os serviços de transporte público de passageiros que utilizam os referidos lugares;
- c) Os horários em que os operadores de serviço público de transporte de passageiros utilizam os referidos lugares;
- d) Os tempos de paragem associados a cada utilização de lugares;
- e) Os tempos de manobras e circulação no interior do terminal ou interface;
- f) Os tempos associados a paragens iniciais e finais e intermédias.

3 – A capacidade disponível decorre do resultado da afetação de serviços e horários aos lugares disponíveis, considerando os tempos de paragem recomendados.

4 – Para além do disposto no n.º 1, o Operador deve manter atualizada a informação sobre a capacidade do terminal ou interface resultante da aplicação das regras de programação e repartição da capacidade e publicitá-la nos termos definidos no artigo 23.º

### Artigo 15.º

#### **Seriação de pedidos de acesso**

1 – Para efeitos de seriação dos pedidos de acesso devem ser considerados critérios objetivos e essencialmente ligados aos serviços de transporte, sendo recomendável a prioridade ao serviço público de transporte de passageiros para o qual tenham sido definidas obrigações de serviço público (OSP).

2 – Consideram-se como válidos e suscetíveis de ser adotados para seriação dos pedidos de acesso, designadamente as condições baseadas nos seguintes critérios:

- a) Tipo de serviço, nomeadamente:
  - i) Serviço Público de Transporte de Passageiros com OSP;
  - ii) Transporte Escolar;
  - iii) Serviço Público de Transporte de Passageiros sem OSP;

- iv) Serviço de transporte expresso nacional e, ou internacional;
- v) Serviços ocasionais ou regulares especializados;
- vi) Outros tipos de transporte;
- b) Tipologia dos veículos, nomeadamente:
  - i) Ligeiros ou pesados;
  - ii) Combustível utilizado;
  - iii) Classe EURO de emissões;
  - iv) Dimensões dos veículos;
- c) Frequência do serviço:
  - i) Serviços diários;
  - ii) Serviços com outra periodicidade;
  - iii) Serviços pontuais;
- d) Passageiros que utilizam o serviço:
  - i) Número;
  - ii) Necessidades específicas e mobilidade condicionada;
- e) Podem ser utilizados outros critérios, desde que objetivos e não discriminatórios, os quais devem constar do Regulamento.

3 – Caso o Operador utilize sistemas inteligentes de transportes para a gestão do terminal ou interface, nomeadamente a gestão dos acessos, obriga-se a garantir a devida supervisão para que tal não constitua fator discriminatório para efeitos de seriação na atribuição de acesso ao equipamento.

4 – O Regulamento define justificadamente a ordem de aplicação dos critérios utilizados para a seriação dos pedidos.

5 – Em caso de, após seriação, se manter a indisponibilidade da hora de acesso requerida, o Operador deve indicar uma alternativa viável conforme estabelecido no DL 140/2019.

6 – Para seriação de pedidos de acesso a terminais ou interfaces não podem ser utilizados critérios ou parâmetros que não estejam definidos no Regulamento.

## Artigo 16.º

### Pedido de acesso e paragem

1 – O Regulamento de acesso e utilização do terminal ou interface rodoviário aprovado pelo Operador, deve explicitar o procedimento administrativo referente aos pedidos de acesso a tais infraestruturas ou a serviços adicionais, nomeadamente:

- a) O formato em que devem ser requeridos;
- b) A documentação a apresentar pelos requerentes;
- c) O prazo de resposta a observar pelo Operador, em cumprimento do prazo máximo de 30 dias úteis previsto no n.º 5 do artigo 12.º do DL 140/2019.

2 – Caso os pedidos de acesso ao terminal ou interface superem a capacidade disponível, o Operador deve informar, de forma fundamentada, os horários ocupados e os horários disponíveis.

3 – Às decisões do Operador relativamente a um pedido de acesso a terminais e interfaces, enquanto edifícios, estabelecimentos e equipamentos abertos ao acesso do público em geral, apli-

ca-se o disposto nos artigos 3.º a 11.º, 13.º, 59.º e n.º 1 do artigo 86.º Código do Procedimento Administrativo.

#### Artigo 17.º

##### Utilização da capacidade do terminal ou interface

1 — O prazo de vigência da autorização de acesso e utilização do terminal ou interface está associado ao prazo de vigência da autorização ou licença para a exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa, nos termos legais, bem como à sua efetiva realização, sem prejuízo dos números seguintes.

2 — A autorização de acesso e utilização de interface ou terminal pode ser revogada pelo Operador, em caso de incumprimento reiterado das condições estabelecidas na mesma, incluindo, mas não limitando, a não realização de serviços programados, a sua realização com adiantamentos ou atrasos significativos ou a ocupação do cais ou paragem por tempo excessivo e superior ao estabelecido, caso interfira com a capacidade disponível para acolher novos serviços.

3 — As condições e termos em que essa revogação pode ser feita é estabelecida pelo Operador no Regulamento.

4 — Sem prejuízo do disposto no artigo 6.º do DL 140/2019, a revogação da autorização de acesso e utilização ou paragem no terminal ou interface não interfere com a autorização para a realização do serviço de transporte público de passageiros que esteja autorizado nos termos legais.

5 — Em caso de revogação da autorização nos termos previstos no n.º 2, que deve ser comunicada à AMT, ser indicada ao operador do serviço de transporte, uma paragem alternativa por forma a garantir que não há interrupções do funcionamento do serviço público de transportes de passageiros, sempre que possível ou exequível.

6 — Quando se verifique uma incapacidade de promoção de resposta à procura de cais para embarque e desembarque de passageiros, pode ser ponderada a utilização de locais de estacionamento ou parqueamento, se possível e desde que garantidas todas as condições de segurança e especialmente para passageiros.

#### Artigo 18.º

##### Paragens e alternativas viáveis

1 — Às decisões sobre a existência de alternativas viáveis e localização de paragens iniciais, finais e intermédias, aplicam-se os artigos 3.º a 11.º, 13.º, 59.º e n.º 1 do artigo 86.º do Código do Procedimento Administrativo, na sua redação atual.

2 — Nas paragens e alternativas viáveis devem ser garantidas as condições mínimas de conforto e segurança para os passageiros, na medida do possível e de acordo com o local.

3 — Por condições mínimas de conforto e segurança entende-se a disponibilização de iluminação, proteção térmica e dos elementos, segregação do espaço de circulação automóvel, garantindo a segurança da utilização em condições adequadas.

#### CAPÍTULO IV

##### Fiscalização e sanções

#### Artigo 19.º

##### Supervisão e fiscalização

1 — A supervisão e fiscalização do funcionamento do mercado de acesso e utilização de terminais ou interfaces pela AMT, nos termos previstos no DL 140/2019 e dos Estatutos da AMT, é efetuada em



articulação com a Autoridade da Concorrência, nos termos definidos na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o regime jurídico da concorrência.

2 – O disposto no presente artigo não preclude nas competências de outras entidades, incluindo o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT) tal como estabelecidas na legislação em vigor.

3 – Ao Operador é responsável pelo cumprimento integral do Regulamento.

#### Artigo 20.º

##### Regime sancionatório

As infrações ao disposto no presente Regulamento são puníveis nos termos previstos no artigo 16.º, nas alíneas h) e i) do n.º 1 e nas alíneas b) e e) do n.º 2 e no n.º 3 do artigo 17.º, bem como nos termos do disposto nos artigos 18.º e 19.º, todos do DL 140/2019, ainda que relativas a acesso a terminais e interfaces referidos nas alíneas b) e c) do n.º 1 no artigo 2.º do presente Regulamento.

#### CAPÍTULO V

##### Disposições Finais e Transitórias

#### Artigo 21.º

##### Relatório anual sobre funcionamento do mercado

O Operador deve elaborar e apresentar à AMT, anualmente, até 30 de junho, um relatório relativo ao ano anterior, que evidencie as condições de operação do terminal ou interface, que contenha, pelo menos, o número de operações autorizadas, realizadas e recusadas, devendo quanto a estas últimas incluir os fundamentos da recusa, nos termos legalmente exigidos e incluindo ainda, se disponível, estatísticas de utilização do terminal ou interface pelo público, bem como sobre eventuais modificações, físicas ou operacionais, realizadas ou projetadas.

#### Artigo 22.º

##### Adaptação de regulamentos e disposições transitórias

1 – Os Operadores de terminais ou interfaces em serviço à data de entrada em vigor do presente Regulamento devem adaptar em conformidade os respetivos Regulamentos no prazo de 3 (três) meses após a publicação do presente Regulamento.

2 – No prazo de 10 (dez) dias úteis após o fim do prazo referido no número anterior, devem ser comunicadas ao IMT e à AMT para efeitos do exercício das respetivas competências, incluindo as previstas no n.º 3 do artigo 12.º do DL 140/2019, as alterações realizadas aos Regulamentos.

3 – A comunicação referida no número anterior deve respeitar as condições estabelecidas no artigo seguinte.

#### Artigo 23.º

##### Obrigações de informação, transparência e comunicação

1 – O Operador deve comunicar à AMT e ao IMT para efeitos do exercício das respetivas competências, incluindo as previstas no n.º 3 do artigo 12.º do DL 140/2019:

- a) O Regulamento, bem como os anexos relativos a serviços e outras condições de acesso e utilização;
- b) A identificação do Operador do terminal ou interface;
- c) Toda e qualquer entidade que nos termos do artigo 4.º exerça funções na gestão do terminal ou interface.





d) No caso previsto na alínea anterior, informação clara sobre as competências que, a qualquer título, foram cedidas ou transmitidas;

e) Especificação sobre os elementos que compõem a infraestrutura, designadamente, instalações, balcões de registo, salas de espera ou bilheteira, pessoal, lugares de estacionamento ou paragens de veículos e embarque e desembarque de passageiros, bem como de serviços associados e disponíveis;

f) O sítio da internet onde se encontra publicado o Regulamento.

2 – As obrigações de comunicação supra referenciadas devem ser efetuadas 10 (dez) dias úteis após se encontrarem fixadas ou após cada alteração à situação vigente.

3 – Para além das informações mencionadas nos artigos 4.º, 6.º, 9.º, 10.º, 11.º e 13.º do presente Regulamento, o Operador deve disponibilizar, em qualquer circunstância, no sítio da internet comunicado nos termos do artigo anterior, o Regulamento de acesso e utilização de interface ou terminal, assim como, todos os serviços públicos de transporte de passageiros disponíveis na infraestrutura e respetivos horários de partida.

4 – Em caso de esgotamento da capacidade do terminal ou interface, o Operador deve proceder à divulgação dessa informação no respetivo sítio da internet, no prazo de 10 (dez) dias úteis e comunicá-la ao AMT e ao IMT, acompanhada da respetiva prova documental, para efeitos de consideração na autorização de novos pedidos de autorização de serviços e monitorização do mercado.

5 – A cedência da gestão, total ou parcial do terminal ou interface é comunicada pelo Operador à AMT e ao IMT no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, designadamente para os efeitos dos artigos 7.º, 12.º, 17.º e 19.º do DL 140/2019, identificando a entidade à qual foi cedida, bem como a repartição das responsabilidades que for definida.

#### Artigo 24.º

##### Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 10 (dez) dias úteis após a sua publicação no *Diário da República*.

11/01

26 de dezembro de 2024. — A Presidente do Conselho de Administração, Ana Paula Vitorino.

318511913



## Anexo VII

### Notas da Reunião com o Dr. Tiago Souza d'Alte, de 17 de dezembro de 2024

Há uma empresa que está a ser constituída com 49% de capital da Barraqueiro e 51% de capital da CIM Oeste.

O processo da criação desta empresa está no Tribunal de Contas. Esta empresa está para nascer há muitos anos, mas o Dr. Tiago Souza d'Alte tem muitas dúvidas que esta alguma vez "nasça". A Vereadora refere que uma das contrapartidas a dar pelo Município à CIM Oeste para ser parte integrante da empresa, seria a cedência do terminal rodoviário à futura empresa.

A Vereadora pretendia saber até que ponto é que isso poderá vincular o Município.

No entanto, não existe ainda empresa, nem contrato.

Nós não sabemos se existem deliberações do Conselho Intermunicipal, porque o Dr. Paulo Simões ainda não nos fez chegar documentação. É necessário perceber o que a CIM Oeste já deliberou neste sentido.

Mas, se não existir documentação, o Município não está vinculado a nada. Ainda que haja documentação escrita, o Dr. Tiago Souza d'Alte considera que é reversível.

A Rodoviária do Tejo, que faz parte do Grupo Barraqueiro, fez um donativo à Câmara Municipal da Nazaré. Existe ainda uma minuta de protocolo que, segundo a Sra. Vereadora Regina Piedade, nunca chegou a ser assinado.

As empresas locais só se constituem depois do visto do Tribunal de Contas, a minuta da constituição da empresa vai primeiramente ao Tribunal de Contas. Portanto, esta empresa não tendo visto, não se constituiu.

O Dr. Cláudio Varela referiu que, na reunião com a CIM Oeste, lhe foi dito que o processo estava dependente da Autoridade da Concorrência. Mas esta questão acresce depois à validação do Tribunal de Contas que também ainda não existe.

A Vereadora refere que a AMT também lhe indicou que ainda não se pronunciou sobre o negócio porque pediu mais esclarecimentos sobre o mesmo e estes não lhos foram prestados.

O Dr. Tiago Souza d'Alte questionou como é que foi o escolhido o operador privado para fazer a parceria público-privada, porque não sendo por concurso público estão a contornar as regras do Código dos Contratos Públicos.

Este modelo foi apresentado pelo Dr. Paulo Simões como algo que vai de encontro àquilo que é necessidade do transporte, transporte esse que acarreta muita despesa para os municípios e que se pretende facultar de forma gratuita para o utilizador, e que só assim que é que conseguiremos ser competitivos.

O Dr. Paulo Simões indicou que seríamos o único município do Oeste que não iria entrar na empresa e ficaríamos isolados.

A Vereadora indica que quer regularizar a situação entre a Câmara Municipal da Nazaré e os SMN. Considerando que os serviços municipalizados estão a operar e o Município é a Autoridade de Transportes, temos sanar essa situação e comunica-la à AMT.

Se posteriormente vier a existir esta empresa intermunicipal, logo se verá o que fazer.

O que o Município da Nazaré delegou na CIM Oeste foi componente de transporte municipal "não urbano", digamos assim. No fundo, servir as necessidades de deslocação dentro do concelho de Nazaré, fora as linhas que são expressamente identificadas dentro da freguesia da Nazaré (ou seja, fora as urbanas).

Neste momento, o que está a acontecer é: temos os serviços municipalizados a operar as linhas urbanas e a operar o Ascensor. E no resto do Município, as linhas municipais, ou seja, das outras freguesias à sede do concelho, são efetuadas por um operador preexistente, do tempo do Regulamento do Transporte Automóvel, que tem aquelas autorizações provisórias, que vai subsistindo (a Rodoviária do Tejo). Neste caso, é a CIM Oeste que está a contratar o operador para estas linhas, inclusive para o transporte escolar, sendo a CIM Oeste que está a receber o financiamento para prestar este serviço.

O Dr. Tiago Souza d'Alte refere que, historicamente, os municípios têm uma bicefalia no que respeita ao transporte público. E só agora, com este novo diploma, é que os próprios municípios se apercebem disso.

Os municípios, historicamente, pagavam aos operadores de transporte, através de dois departamentos, muitas vezes sem um saber do outro. Havia departamentos de transportes municipais que contratavam os operadores para fazer o transporte público. E depois os operadores faziam protocolos com o próprio Município, através do Departamento de Educação, por causa do transporte escolar. E recebiam duas vezes para fazer a mesma coisa.

Isso era feito através da contratação de linhas específicas de transporte escolar especializado, ou da aquisição dos passes gratuitos, que era subsidiado pelo Município, porque há uma obrigação legal do Município de comprar os passes. E, para isso, o Município recebe um envelope financeiro, todos os anos, através do Fundo Social Municipal, das verbas de educação do Orçamento de Estado.

Portanto, havia dois departamentos a pagar às empresas de transportes: Departamento de Educação e Departamento de Transportes. Era assim um pouco por todo o país.

Em muitos locais onde o Dr. Tiago Souza d'Alte trabalhou, com CIM's e com municípios, quando perguntava quanto é que eles gastavam no transporte público escolar a resposta era: que não gastavam nada, faziam um contrato e o operador é que fazia o serviço.

Mas depois verificava-se que o Departamento de Educação (que não era de transportes), pagava todos os anos 800, 1 milhão e meio, 2 milhões de euros ao operador de transportes, para fazer esse serviço. E, muitas vezes, como a mesma linha era usada para servir vários municípios, havia vários municípios a pagar 1 milhão, 2 milhões para fazer a mesma linha. Portanto, isso é um problema comum que existe: o operador recebia, historicamente, várias vezes para fazer o mesmo serviço.



Quanto ao transporte escolar, é uma verba que é paga pelo Município à CIM que, por seu turno, paga ao operador.

A Câmara tem que ver também se quer continuar a operar assim ou se quer pagar diretamente ao operador, uma vez que, desta forma, não tem controlo sobre o processo de contratação e só está a pagar.

Com a nova Portaria n.º 7 A/2024, de 5 de janeiro, os municípios deixaram de pagar os passes, porque, agora, o transporte escolar é gratuito e totalmente financiado pelo Estado.

O que temos que avaliar é se queremos ter linhas de transporte público, que tem como espinha dorsal o transporte escolar, que transporta crianças e não crianças.

O que acontece, neste momento, é que, por exemplo, das freguesias para sede de conselho, o operador está a utilizar pelo mesmo transporte, para crianças e para passageiros normais.

A CIM Oeste contratou um operador que faz transporte escolar especializado e, em cima disso, faz o transporte público.

No nosso caso, o operador é pago para fazer transporte público, é pago a fazer transporte escolar especializado e, depois, o Município e as juntas de freguesia ainda estão a ter gastos com as suas carrinhas para fazer transporte de escolar especializado. E há ainda um serviço de transporte por táxi para crianças com necessidades especiais que é pago também pelo Município.

Não obstante, o Município está a transferir uma verba para que garantam o transporte de escolar, existindo aqui uma duplicação de despesas.

O Gabinete de Mobilidade e Trânsito referiu que existem muitas reclamações deste transporte, mas isso é algo que o Município não consegue controlar porque não foi o Município a contratar (foi a CIM Oeste), por isso, está sempre a dois degraus de decisão. No entanto, se o operador falta, a culpa é do Município.

É preciso avaliar:

1. O que é que está na competência do Município;
2. O que é que está delegado;
3. E o que é que o Município está a pagar ao abrigo do que está delegado e se está a pagar muito ou pouco.

Parece que há coisas que a CIM Oeste está a fazer e que não estão delegadas, há coisas que o Município está a fazer apesar de estarem delegadas à CIM Oeste e há coisas que estão delegadas e não estão a ser feitas.

No seu entendimento, o Gabinete de Educação só tem que transmitir quais são os alunos e as necessidades de transporte. E o Gabinete de Mobilidade e Trânsito é que trata.

Tem que se avaliar bem como está a ser feito o transporte, porque há aqui uma grande margem de eficiência a ganhar. O Município pode ter várias ofertas, que ou são desnecessárias, ou

podem ser combinadas por mais baixo preço e a prestar melhor serviço, através da centralização do mesmo. E essa microgestão não é suscetível de ser feito pela CIM Oeste.

O Município pode ter um braço de planeamento (Departamento de Transportes) e um braço de execução (SMN):

- 1) O Departamento de Transportes, que faz articulação com as necessidades da comunidade de saúde, escolas, centros de educação, necessidades educativas especiais. E os serviços municipalizados que fazem o serviço;
- 2) Os SMN, executam o serviço, podendo:
  - o Subcontratar uma IPSS, um táxi, um operador, uma empresa de manutenção, etc. para fazer serviços em concreto;
  - o Ou comprar autocarros e contratar motoristas para fazer o serviço.

Mas tem que se fazer um levantamento do que está a ser feito e o que é que está a ser pago; ver o que é que está a ser feito em duplicado; o que é que está a ser pago e não está a ser feito; o que é que está a ser pago várias vezes para fazer uma vez.

Este levantamento tem que ser feito num relacionamento com a CIM Oeste e com os próprios serviços da Câmara. Até porque o Município pode optar por um passe escolar gratuito para todo o Município, que é pago a 100% pelo Estado, ou seja, não custa nada ao erário municipal, através da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de Janeiro. Ou pode optar pelo passe da CIM e passa a existir um passe de rede para toda a CIM Oeste.

**Segundo ponto.** Como é que os SMN estão a trabalhar ou vão continuar a trabalhar? Os SMN não são uma pessoa coletiva diferente do Município. São uma entidade com autonomia administrativa e financeira, têm um orçamento próprio, têm um conselho de administração, mas não sou uma pessoa coletiva diferente do Município. Não há um contrato de serviço público a fazer entre os SMN e o Município.

O Dr. Tiago Souza d'Alte considera que a exigência da AMT da existência de um contrato entre os SMN e o Município é uma barbaridade, porque ninguém faz um contrato consigo próprio. Os serviços municipalizados não têm contratos com a Câmara.

Uma coisa é que ter que haver um instrumento jurídico, que também não pode ser um protocolo, porque um protocolo é um contrato. Tem que haver é uma deliberação da Câmara, ou um regulamento municipal, que atribui as funções que são da Câmara aos SMN. Os SMN são um serviço da Câmara, não é um serviço municipal, mas é um serviço municipalizado, é um serviço da Câmara.

A Câmara tem que deliberar no sentido de transferir a prestação desse serviço para os SMN e estabelecer, através de um regulamento municipal, as condições dessa prestação, a nível de percursos, de tarifários.

Da mesma maneira que há um regulamento municipal para o saneamento, para a recolha de resíduos, para o abastecimento de água. Com a Câmara como entidade titular e os serviços como entidade de gestora.



A AMT tem uma visão errada de achar que o Município tem que fazer um contrato com os SMN. Isso não existe.

O ponto é que a AMT tem um resíduo que tem que haver um trabalho no qual o Município que tem a câmara, regras, normas e prestação. Porque o município, quando presta o serviço, através de meios próprios (os SMN para todos os efeitos são meios próprios), ainda assim é devedor, junto da população, de certas condições, como níveis mínimos de serviço, regras tarifárias, condições de prestação. E estes têm de saber como é que aquele serviço é prestado, da mesma maneira que acontece nos resíduos, nas águas, no saneamento, na educação, nos apoios sociais. Isto é um serviço municipal prestado pela Câmara, através dos SMN, à população.

No Regulamento Orgânico dos SMN, já está prevista a prestação de transporte público de passageiros. Esse regulamento foi aprovado por deliberação da Assembleia Municipal.

Tem que se fazer um levantamento para o Município sobre o que os SMN fazem e o que os SMN não fazem e depois estabelecer o que o Município, para fazer as condições de prestação, está a fazer e a fazer com os SMN.

Depois, se os SMN prestam mais ou menos serviço, é um problema de gestão interna e de aprovação dos órgãos próprios dos SMN e da CMN. Da mesma maneira que, se os SMN se fazem mais ou menos serviço de recolha de RSU, é uma questão de gestão interna, não tem que haver um contrato, nem outro instrumento jurídico.

É preciso perceber que modelo o Município quer usar, enquanto autoridade de transportes, porque pode haver questões em que os SMN não querem fazer e vale a pena contratar alguém. Podem fazer um regulamento ou um contrato de adesão com os taxistas, com IPSS, com entidades para fazer serviço de transporte flexível, em que a gestão de transporte flexível é feita pelo SMN ou pela Câmara e depois esses terceiros prestam o serviço.

A Câmara é que sabe o que pretende do transporte público, enquanto órgão executivo e político, e depois conta com os SMN para executar. Mas é uma decisão da Câmara.

Tem que se fazer um levantamento, ver os fluxos financeiros, e perceber o que é que se pretende fazer daqui para o futuro.

Regulamento e prestação com os SMN, que não é o caso, não há que se fazer.

A CIM Oeste tem o transporte intermunicipal e inter-regional.

E depois a CIM Oeste tem aquilo que foi delegado pelos municípios. E temos que olhar para o que a Câmara da Nazaré pode ter delegado na CIM Oeste. A Câmara pode chegar ao entendimento que, afinal, não está interessada em entregar as suas competências, ou parte das suas competências à CIM Oeste.

Até porque ainda não foi feito nenhum compromisso duradouro entre a CIM Oeste e o futuro operador. Portanto, o que a CIM Oeste está a fazer neste momento são autorizações provisórias, prorrogações, ou ajustes diretos anuais, ou plurianuais, para ir remediando até que a situação definitiva fique resolvida.

Nesse sentido, a CMN está a tempo de, neste momento transitório, de fazer a devolução de competências se quiser, na medida em que queira e na proporção em que queira, e se o quiser.

A situação futura é outra questão. Esse futuro operador que a CIM Oeste quer constituir, a empresa público-privada com a Barraqueiro, essa é outra questão que o Município depois decidirá, no futuro, se esse operador vai prestar os serviços da Nazaré, na sua totalidade, em parte, ou não.

A competência não se presume. O princípio da legalidade diz que eu tenho de saber ao certo qual é a minha competência. Não se pode apenas indicar que é transferida a competência para o transporte, isso é demasiado vago e abstrato.

Parece que a CIM Oeste navega muito no desconhecimento por parte dos municípios.

#### A questão da CIM Oeste.

A CIM Oeste diz-nos que temos que passar as linhas para eles, se não a Nazaré fica uma ilha. A CIM Oeste refere que um grande operador tem muito mais meios para fazer o serviço, é mais eficiente, e vão pagar menos, porque se trata de economia de escala.

Os SMN têm um déficit com o transporte público. Mas é uma despesa que o Município pode querer assumir. Além de que o transporte urbano já representa esta despesa, uma vez que os SMN não recebem verbas nenhuma, porque está a ir tudo para a CIM Oeste, não obstante os SMN também fazerem algum transporte público.

Se delegamos todas as competências ao nível do transporte, ou a CIM Oeste assume tudo ou podemos reverter, através da alteração do contrato interadministrativo e, aí, parte do financiamento tem que vir para a Câmara da Nazaré. Ou, neste caso, para os SMN que é quem está a operar.

Portanto, tem que se fazer essa avaliação. É uma questão de avaliar em termos económicos, o que é que fica mais rentável ou não e, sobretudo, fazer uma análise de custo-benefício. Não basta dizer que é mais barato, tem que se avaliar qual é o nível de serviço prestado.

Em termos daquilo que são as contribuições do Estado Central, existe:

- 3) A Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, relativa aos passes gratuitos para jovens estudantes;
- 4) A Portaria n.º 198/2021, de 21 de setembro, relativa aos passes gratuitos dos antigos combatentes;
- 5) O Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, que cria o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP).

O único valor que os SMN recebem é relativa aos passes gratuitos dos antigos combatentes, que é enviado pelo IMT.

O problema que podemos ter é: se a CIM Oeste fizer este passe de rede para toda a CIM, através da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, o Estado faz o pagamento de 100% de 1 (um) passe por passageiro.

As pessoas aqui da Nazaré podem pensar: ou eu fico com o passe da CIM Oeste, que me dá acesso a toda a rede intermunicipal e, se calhar, acesso a Lisboa, a Leiria, porque eles fizeram também acordos nesse sentido; ou então fico com o passe aqui só da Nazaré. Mas gratuito, cada pessoa só fica com um.

E, tendo que escolher, se calhar, a população escolhe o da CIM Oeste, porque torna-se desinteressante comprar o do Município.

Depois têm de pagar para ter o nosso. E, daí, a CIM Oeste pressionar-nos, dizendo-nos que temos que nos integrar, porque senão o nosso serviço não vai ser financiado, porque as pessoas vão todas escolher o passe da CIM e não o do Município e os nossos autocarros vão andar vazios. Ou não, porque eles não vão ficar com as nossas linhas, a não ser que exista essa vontade da Câmara de proporcionar uma duplicação de serviço, mas isso é feito sempre à custa de canibalização de um serviço de um lado ou do outro.

Se não existir essa vontade e vier um autocarro da CIM Oeste a fazer tomada e largada de passageiros em zona que é supostamente não delegada, eles não podem fazer isso. O operador está a fazer o serviço que é ilegal.

A Vereadora refere que a AMT, que é o que supervisiona e fiscaliza o transporte público, a informou que o contrato interadministrativo celebrado com a CIM Oeste é um contrato muito abrangente, que não cria efetivamente um vínculo, porque para criar um vínculo tem que haver especificidade.

A AMT questionou a Vereadora que o Município recebe alguma verba, uma vez que a AMT também está agora com a incumbência da distribuição das verbas e está a dar-se conta que os Municípios não estão a receber qualquer verba neste âmbito, apesar de estarem a prestar o serviço.

Na reunião intermunicipal com a CIM Oeste, o Dr. Tiago Souza d'Alte explicou-nos que poderiam ter um contrato de parceria, mas não há intermunicipalidade, ou seja, o passe que eles usam pode ser o mesmo passe que é usado também nas nossas linhas – ter o mesmo passe para vários municípios. É possível que tenham alguma possibilidade de fazer o mesmo passe para vários municípios, mas não há intermunicipalidade. O Dr. Tiago Souza d'Alte explicou-nos que não há intermunicipalidade e que o Município não pode fazer uma parceria pública-privada com o operador privado sem o fazer por concurso público.

Quanto ao futuro operador da CIM Oeste, teremos que aguardar o que vai acontecer. Se este assunto está há tanto tempo no Tribunal de Contas, por alguma razão é. O Dr. Tiago Souza d'Alte tem as maiores dúvidas que isso tenha sucesso, porque uma entidade pública não pode fazer uma parceria público-privada com o operador privado sem o fazer por concurso público.

Se a CIM Oeste ficaria com 51% do capital social, não é uma participação, é uma empresa local. Passa a ser uma empresa local. E, portanto, está subordinada ao regime das empresas locais, pelo que têm que fazer um conjunto de demonstrações, para provar que aquela é a melhor solução possível sem sequer terem recorrido ao mercado – o que o Dr. Tiago Souza d'Alte considera difícil que consigam fazer.



O modelo pode ser bom, mas para escolher o privado com quem eu faço a parceria, eu tenho que submeter isso ao mercado. Aliás, parte do benefício de fazer uma Parceria Público-Privada (PPP) é ir colher, pela pressão competitiva do mercado, os benefícios que o mercado transmite. Se eu faço uma PPP, prescindindo daquilo que o mercado me dá, que é a concorrência, então o ganho de fazer a PPP não existe. Se eu faço uma PPP por ajuste direto ou por adjudicação direta, eu estou a negar o benefício que tenho de ir ao mercado procurar um privado para fazer aquele serviço, que é ir à concorrência e ver as especificações tecnológicas, de eficiência, etc.

**A questão do interface. O Dr. Tiago Souza d'Alte questiona: se a empresa é da CIM Oeste, porque é que é o Município da Nazaré que entra com a capital em espécie?**

A Vereadora responde que todos os municípios terão que dividir por si o capital social. Portanto, os municípios serão todos acionistas juntamente. Então, a CIM Oeste não vai ter 51%. Os municípios todos juntos é que têm 51%, mais o privado que tem 49%.

Ou seja, o privado com um município manda na empresa. Isso vai fazer com os municípios se vão vender para poder mandar com a Barraqueiro na empresa. O operador pode por os municípios todos uns contra os outros para mandar na empresa.

Se tem que ser o Município entrar em espécie para o capital, é porque o município vai ser acionista.

Mas a Assembleia Municipal de Nazaré ainda não aprovou a aquisição de uma participação social desta empresa.

O que foi aprovado na reunião de câmara, em 2022 foi uma recomendação de um modelo de mobilidade. Isto não é uma posição para efeitos do regime jurídico de atividade empresarial local, não é uma decisão de aquisição. Se não há aprovação dos órgãos do município, o Município não pode ser acionista da empresa.

**O que foi deliberado em reunião de câmara foi uma recomendação do Conselho Intermunicipal de que o modelo de mobilidade do território da comunidade intermunicipal se processe através de um operador interno e que a constituição desse operador interno se traduza na participação da comunidade intermunicipal do Oeste, na estrutura acionista de uma sociedade comercial, detida por um operador já presente no território do Oeste, assumindo o controle da mesma através de uma detenção de 51% do seu capital social.**

**O Presidente da Câmara à data, nesta deliberação, informou que o terminal rodoviário da Nazaré, sendo o ativo que entrará na composição social deste capital social, será da câmara, mas entrará como ativo.**

**Mas o Município não pode transferir o património do Município para a CIM Oeste entrar no capital social da empresa sem contrapartida.**

**O interface é domínio privado do Município, tem o valor patrimonial, tem o valor comercial. O Município não pode ficar sem o interface sem uma contrapartida.**

**É preciso perceber se eles querem constituir o capital social, se querem comprar capital social, é preciso ver qual é o valor da aquisição, qual é o capital social da empresa e qual é o valor de compra, quanto é que toca a cada município.**

**E, se for pedido a cada município uma parcela financeira para fazer o capital social, a Câmara da Nazaré pode fazer como quiser, pode fazer em dinheiro.**

O Dr. Tiago Souza d'Alte não recomenda que se faça em espécie, porque, por exemplo, tal como acontece na ferrovia, na rodovia, na energia, deve haver sempre uma separação entre a infraestrutura e o serviço. Quem tem a infraestrutura é dona do serviço, é monopolista. Por exemplo, a E-Redes é uma coisa, as empresas comercializadoras de eletricidade são outra. Seria a mesma coisa que dizer que o dono da autoestrada tem que ser o dono dos autocarros que circulam lá em cima.

Se eles forem gestores do interface, vão fazer aquilo que acontece em todo o resto do país, em que um operador é dono do interface e bloqueia o acesso dos outros operadores ao interface. E isto não serve nem aos passageiros, nem o município. E isso é proibido. Eles, sendo os gestores do terminal, têm que ter um regulamento de exploração, fazer um rateio, ter regras públicas de distribuição dos slots quer nos toques, quer no estacionamento. E isso, regra geral, é tudo incumprido.

O Dr. Tiago Souza d'Alte presta assessoria a alguns municípios, em que o operador foi substituído em concurso público por um novo e este último recusa-se a dar acesso ao município ao terminal que é deles. E a AMT já foi a esses municípios e diz que não consegue fazer nada, e pede aos municípios que tentem entender-se com o gestor do terminal. E o operador do município está a fazer o serviço na rua, à chuva. Isso está a acontecer, por exemplo, em Sete Rios, em Chaves. O gestor do terminal alega que não tem lugar, que não tem horário, isto é que esgotou a capacidade. Isso é um abuso de mercado. Isso é uma prática anti concorrencial.

Na própria ótica do transporte público, o Dr. Tiago Souza d'Alte desaconselha totalmente este modelo: a entidade que faz a gestão/exploração da infraestrutura deve ser diferente das entidades utilizadoras. A gestão pode ser feita pelo Município, pelos SMN, ou por uma empresa privada, mas têm que existir regras para fazer distribuição. Porque depois a Flixbus, ou outro operador, quer fazer esse serviço e não tem como e é obrigado a fazê-lo na rua. E o que interessa ao Município é ter serviço.

Por outro lado, é importante não fazer um espaço que seja apenas um estacionamento. Para os operadores de transportes, o interface é um estacionamento, é uma garagem e nada mais. O interface pode ter um tarifário para toques e para estacionamento que convenha ao Município, pode ser feita a utilização comercial dos espaços, pode ter um jardim de infância, uma creche, uma escola, um supermercado, etc.

Um privado até pode fazer isso, através de concurso público, se houver um contrato e um conjunto de exigências, obrigações e uma finalidade para o interface dada pelo município, inserido na sua lógica de crescimento urbano, desenvolvimento urbano, planeamento, etc.

O Gabinete de Mobilidade e Trânsito também pensou na possibilidade de ceder aquilo que são os toques, as linhas, por assim dizer, mas manter toda a infraestrutura na esfera do Município e nós, por exemplo, concessionarmos a cafetaria, concessionarmos um espaço para instalação de uma ATM.

A Rodoviária do Oeste só quer terminal para os toques e para estacionar e vem cá para as linhas que estão delegadas à CIM Oeste. E, para tal, podemos criar um regulamento, eles usam e pagam ao Município pelos toques e pelo estacionamento.

A Rodoviária do Oeste até pode vir a concurso público e ganhar enquanto operador de terminal, com as obrigações próprias do operador de terminal, seja ou não operador de transportes, mas a Rodoviária do Oeste tem que fazer dois negócios, um para operador de terminal e outro para operador de transportes. Cada negócio é um negócio.

**O terminal é para servir a população, para ter o máximo de operadores e não para servir a Rodoviária do Oeste.**

Para o processo ser bem feito, a Rodoviária do Oeste, ainda que fosse operador do terminal, tinha de ter uma conta de exploração do terminal e cobrava-se também a si própria os toques e o estacionamento, porque isso entra para as receitas da gestão do terminal.





**MUNICÍPIO DA NAZARÉ**  
**Câmara Municipal**

Exmo Senhor  
Presidente do Conselho de Administração dos  
Serviços Municipalizados da Nazaré  
2450 Nazaré

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência  
14/SEC/2014

Data

**Assunto: TRANSFERÊNCIA DO MUNICÍPIO PARA OS SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS, DO SANEAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS URBANAS, A GESTÃO DE RESÍDUOS URBANOS E LIMPEZA PÚBLICA E O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS AINDA REALIZADOS PELO MUNICÍPIO**

Para conhecimento e devidos afeitos, informo V. Excia que em reunião de Câmara do dia 16 de Dezembro de 2013 e posteriormente em sessão da Assembleia Municipal da Nazaré realizada em 27 do mesmo mês de Dezembro, foi aprovado a transferência, do Município para os Serviços Municipalizados, do Saneamento de Águas Residuais Urbanas, a Gestão de Resíduos Urbanos e Limpeza Pública e o Transporte de Passageiros ainda realizados pelo Município, conforme proposta que se transcreve:

"Considerando que o Município da Nazaré dispõe de Serviços Municipalizados.

Considerando que na gestão dos serviços do município encontram-se o saneamento de águas residuais urbanas, a gestão de resíduos urbanos e limpeza pública e transporte de passageiros.

Considerando que na gestão dos serviços municipalizados do município encontram-se o abastecimento público de água e o transporte de passageiros.

Considerando que os Serviços Municipalizados são geridos sob forma empresarial e visam satisfazer necessidades colectivas da população do município, artigo 9º, n.º 1, da Lei n.º 50/2012.

Considerando que os Serviços Municipalizados podem ter por objecto o abastecimento público de água, saneamento de águas residuais urbanas, gestão de resíduos urbanos e limpeza pública e transporte de passageiros, artigo 10º, n.º 1, da Lei n.º 50/2012.

Considerando a premente necessidade de racionalização de custos, que a adopção da mesma matriz de gestão, aos serviços supra mencionados, dará um relevante contributo.

Propõe-se a aprovação da seguinte proposta e o seu envio à Assembleia Municipal:

1 - A transferência, do município para os serviços municipalizados, do saneamento de águas residuais urbanas, a gestão de resíduos urbanos e limpeza pública e o

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente da Câmara

Walter Manuel Cavaleiro Chicharro, Dr

14/01/2014  
Fátima Figueiredo



MUNICÍPIO DA NAZARÉ  
CÂMARA MUNICIPAL

*Assunto: Atribuição de competências  
R. 16/12/2013  
Chicharro*

Proposta

Considerando que o Município da Nazaré dispõe de Serviços Municipalizados. Considerando que na gestão dos serviços do município encontram-se o saneamento de águas residuais urbanas, a gestão de resíduos urbanos e limpeza pública e transporte de passageiros.

Considerando que na gestão dos serviços municipalizados do município encontram-se o abastecimento público de água e o transporte de passageiros.

Considerando que os Serviços Municipalizados são geridos sob forma empresarial e visam satisfazer necessidades colectivas da população do município, artigo 9º, n.º 1, da Lei n.º 50/2012.

Considerando que os Serviços Municipalizados podem ter por objecto o abastecimento público de água, saneamento de águas residuais urbanas, gestão de resíduos urbanos e limpeza pública e **transporte de passageiros**, artigo 10º, n.º 1, da Lei n.º 50/2012.

Considerando a premente necessidade de racionalização de custos, que a adopção da mesma matriz de gestão, aos serviços supra mencionados, dará um relevante contributo.

Propõe-se a aprovação da seguinte proposta e o seu envio à Assembleia Municipal:

1 - A transferência, do município para os serviços municipalizados, do saneamento de águas residuais urbanas, a gestão de resíduos urbanos e limpeza pública e o **transporte de passageiros** ainda realizados pelo município.

Nazaré, 12 de dezembro de 2013.

O Presidente da Câmara Municipal

Walter Manuel Cavaleiro Chicharro (Dr.)



MUNICÍPIO DA NAZARÉ  
Câmara Municipal

C.M.NAZARE '13-12-18 3270

Av. Vieira Guilhem  
2450-951 Nazaré  
Tel. 262 550010  
Fax 262 550019



Exmo Senhor:  
residente da Assembleia Municipal da  
Nazaré  
2450-951 Nazaré

Sua Referência	Sua Comunicação de	Nossa Referência	Data
		205-SEC/2013	
<b>ASSUNTO: TRANSFERÊNCIA, DO MUNICÍPIO PARA OS SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS, DO SANEAMENTO DE ÁGUAS RESIDUAIS URBANAS, A GESTÃO DE RESÍDUOS URBANOS E LIMPEZA PÚBLICA E O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS AINDA REALIZADOS PELO MUNICÍPIO</b>			

Para apreciação e votação dessa Assembleia, conforme deliberação, tomada por unanimidade, da Câmara Municipal em 16 de Dezembro de 2013, junto envio a V. Excia, o processo acima referido.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente da Câmara

Walter Manuel Cavaleiro Chicharro, Dr.



Ana Petinga

---

De: Elsa Marques <elsa.marques@cm-nazare.pt>  
Enviado: 13 de dezembro de 2024 14:15  
Para: ana.petinga@cm-nazare.pt  
Anexos: 139 - Documentos reunião CI 27.01.zip

## RC DE 14.02.2022

### 139 - "RECOMENDAÇÃO – MODELO DE MOBILIDADE NO OESTE"

Para apreciação e aprovação do executivo e decisão de envio à Assembleia Municipal, para deliberação final, o assunto acima referido que faz parte da pasta de documentos da reunião e se dá por transcrito. -----

-----Deliberado, por maioria, aprovar, a seguinte recomendação ao Conselho Intermunicipal, e por sua vez remeter a mesma à Assembleia Municipal, para deliberação final:

a)Que o modelo de mobilidade no território da Comunidade Intermunicipal do Oeste se processe através de um operador interno;

b)Que a constituição desse operador Interno se traduza na participação da Comunidade Intermunicipal do Oeste na estrutura acionista de uma sociedade comercial detida por um Operador já presente no território do Oeste, assumindo o controlo da mesma através da detenção de 51% do seu capital social. -----

-----  
Esta deliberação foi tomada com cinco votos a favor: quatro votos a favor dos membros do Partido Socialista, um do membro da CDU – Coligação Democrática Unitária, e duas abstenções dos membros do Partido Social Democrata. -----



Elsa Dinah Marques  
Coordenadora Técnica  
Divisão Administrativa e Financeira  
Município da Nazaré | Câmara Municipal  
Av. Vieira Guimarães nº54, 2450 - 951 Nazaré  
Tel: +351 262 550 010  
[cm-nazare.pt](http://cm-nazare.pt)








**OESTE CIM**  
**CONTRATUALIZAÇÃO DO SPTP NA OESTE CIM**  
**OPERACIONALIZAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DE UM OPERADOR INTERNO**

Reunião do Conselho Intermunicipal – 27 jan 2022  
JANEIRO DE 2022  
PROSECUTO 001/2021



## Índice



---

1. Introdução
2. As opções da Oeste CIM – Assegurar o SPTP Através de Operador Interno
3. Conclusões

CONTRATUALIZAÇÃO DO SPTP NA OESTE CIM – OPERACIONALIZAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DE UM OPERADOR INTERNO – REUNIÃO DO CONSELHO INTERMUNICIPAL – 27 JAN 2022

2





---

# 1

## | Introdução

Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização ou Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022
3


## 1. Introdução




---

- A Oeste CIM pretende iniciar a implementação da sua **visão política** para a **mobilidade** na Região
- Esta implementação está condicionada à **contratualização do SPTP**
- A **contratualização do SPTP** é uma **obrigação legal** desde 2009 (Regulamento UE 1370/2007), apesar de a Oeste CIM só dispor de instrumentos desde 2015 (Lei 52/2015)
- Decisão sobre o **modelo de contratualização do SPTP** está tomada – **Operador Interno**
  - Forte incerteza sobre a **evolução da procura e da receita**
  - Forte incerteza sobre as **necessidades de mobilidade futuras das populações**
  - Riscos de **sobrecustos com eventuais contratos de concessão ou de prestação de serviços**
- Coloca-se agora a **necessidade de decidir sobre o detalhe da implementação deste modelo**
- Esta apresentação foca-se assim na **Opção pelo Cenário 3** e na **quantificação do esforço financeiro e dos riscos para a Oeste CIM**.

Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização ou Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022
4






---

# 2

## As opções da Oeste CIM -

ASSEGURAR O SPTP ATRAVÉS DE OPERADOR INTERNO



---

## 2. As opções da Oeste CIM


### Opção pela constituição de um operador interno de raiz – Cenário 3.1

A opção da Oeste CIM constituir um operador interno de raiz foi analisada, tendo sido descartada dado que esta implicaria:

- Um avultado investimento inicial, principalmente em frota (~19,2 milhões de euros numa frota de 345 viaturas com idade média de 10 anos), mas também nos estudos e projetos inerentes a esta opção;
- Necessidade de construção de uma infraestrutura de apoio que tivesse capacidade de albergar a frota de autocarros e cerca de 450 funcionários, que deveria orçar os 2,5 – 3 milhões de euros;
- Dificuldade no recrutamento dos recursos humanos necessários, em particular motoristas, dada a sua quantidade e escassez no mercado;
- Dificuldades na transição entre a situação atual e a final (Operador Interno)
- Atraso no processo dada a possível lentidão na implementação desta opção face a outras;



Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022



## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

Como alternativa à constituição de um operador de raiz, analisou-se a hipótese de aquisição de um operador que tivesse presença na região e que, por isso, se poderia configurar como:

- uma solução para a contratualização do SPTP mais ágil;
- com menos riscos na transição e na operação futura, uma vez que corresponderia à aquisição de uma estrutura em pleno funcionamento, dotada dos recursos necessários à operação e à tomada de decisões futuras no que diz respeito ao ajustamento dos serviços e à realização dos investimentos.

Foi analisada a compra da empresa Rodoviária do Oeste, por ser o operador de referência na região. Assumiu-se ainda que este, num momento imediatamente anterior à eventual aquisição por parte da Oeste CIM, procederia à aquisição dos ativos do operador Barraqueiro Transportes necessários para assegurar a operação na Região Oeste na sua totalidade.

Procedeu-se assim à avaliação do valor desta empresa, o que envolveu estimar o valor, não só das operações de serviço público, mas também das atividades acessórias.

Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022

7

## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

#### Avaliação das operações existentes - Pressupostos

A determinação do valor de aquisição da operação local envolveu a sua avaliação, sendo que a operação existente se divide em operações de serviço público (SP) e atividades acessórias (AA). Assim, foi necessário partir de alguns pressupostos referentes, quer a receitas quer a custos, sendo que nestes últimos se incluem recursos humanos, combustível, manutenção e outros.

#### Combustível e Manutenção


Estas duas rubricas de custo estão diretamente relacionadas com o número total de quilómetros produzidos (incluindo em vazio), sendo que o custo com combustível depende também do consumo das diferentes de viaturas utilizadas.

	mini: 31	standard: 267	midi: 17	15 metros: 30	SP	AA
	mini: 18 l/100	standard: 36 l/100	midi: 23 l/100	15 metros: 48 l/100	5,91 M€	1,32 M€
					+	+
	0.11 €/veic.km	1.10 €/litro			1,65 M€	0,37 M€
					=	=
					7,56 M€	1,69 M€
	13.374.477 veic.km (SP) + 3.334.171 veic.km (AA)					

Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022

8

## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

Avaliação das operações existentes - Pressupostos

Recursos Humanos

Foi considerado que os motoristas e os mecânicos seriam partilhados entre as operações de serviço público (SP) e as atividades acessórias (AA), numa proporção de 80% / 20%, ou seja, 80% do salário dos motoristas e mecânicos foi imputado ao SP e 20% a AA.

Adm. e Gest. / Gest. de Frota	25.000,0	€/ano
Dir. de Frota	70.000,0	€/ano
Mecânicos	18.300,0	€/ano
Técnicos de manutenção	22.000,0	€/ano
Oficinas / Manutenção	16.000,0	€/ano
Admin. Serv. / Gest. de Frota	25.000,0	€/ano
Mecânicos (tempo integral)	22.000,0	€/ano
Mecânicos	4.549,0	€/ano
Oficinas / Manutenção	4.000,0	€/ano

**SP**

8,41 ME<sup>(\*)</sup>

8,75 ME<sup>(\*\*)</sup>

**AA**


2,00 ME<sup>(\*)</sup>

2,09 ME<sup>(\*\*)</sup>

<sup>(\*)</sup> Custo com RH 1º ano de operação completo (2023)  
<sup>(\*\*)</sup> Custo com RH no último ano de operação (2031)

De notar que os salários foram atualizados anualmente em 0,5% em termos reais.

## 2. As opções da Oeste CIM













### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

Avaliação das operações existentes - Pressupostos

Outros custos

A rubrica de "Outros custos" contempla custos tais como, limpeza dos veículos, sistema de bilhética, dados wi-fi, seguros, fardamento e formação de motoristas, assim como contingência para outros custos e eventualidades.

 mini: 800 €/veic.	 standard: 1.150 €/veic.	 midi: 1.000 €/veic.	 15 metros: 1.250 €/veic.
 0.02 €/veic.km	 1% do OPEX (exceto RH)		
 15 €/veic.	 12 €/veic. (só rápidas)		
 100 €/motorista	 150 €/motorista		

**SP**

1,61ME

**AA**

0,07ME

## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

#### Avaliação das operações existentes - Pressupostos

##### Receitas

A estimativa de receitas teve como base os dados relativos à bilhética dos operadores, sobre a qual a Oeste CIM dispõe de conhecimento integral desde que implementou um sistema de monitorização regular para controlo do pagamento das compensações tarifárias do PART, a partir do ano de 2019.

Dada a diferença de valores entre os dois anos analisados, em que o ano de 2020 apresentou um nível de receitas de bilheteira muito inferior ao ano de 2019 (17,5 M€ versus 8,4 M€), tendo esta diferença sido ligeiramente atenuada por um aumento do nível de compensações (3,0 M€ versus 6,2 M€ de compensações totais), optou-se por tomar como base de receitas para um ano “tipo” o ano de 2019.

	2017	2019	2020	2021
Bilheteira	14,8 M€	17,5 M€	17,5 M€	17,5 M€
Compensações	2,5 M€	3,0 M€	3,0 M€	3,0 M€

Para ano de 2022 (primeira ano de operação), e de uma forma conservadora, foi considerada uma redução de 15% das receitas de serviço público face às verificadas em 2019.

## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2


#### Avaliação das operações existentes - Resultados

##### Serviço Público

Item	2017	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Receitas</b>										
Bilheteira	14.800.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000	17.500.000
Compensações	2.500.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
<b>Receitas Totais</b>	<b>17.300.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>	<b>20.500.000</b>
<b>Despesas</b>										
Manutenção	1.475.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000	1.817.000
Manutenção	1.522.000	1.946.500	1.946.500	1.946.500	1.946.500	1.946.500	1.946.500	1.946.500	1.946.500	1.946.500
Manutenção	1.741.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000	2.170.000
Manutenção	1.400.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000	1.750.000
<b>Despesas Totais</b>	<b>6.138.000</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>	<b>7.683.500</b>
<b>Resultado</b>	<b>11.162.000</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>	<b>12.816.500</b>
<b>Resultado por Operação</b>	<b>1.116.200</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>	<b>1.281.650</b>
<b>Margem de Serviço</b>	<b>6,4%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>
<b>Margem de Exp.</b>	<b>6,4%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>6,2%</b>



## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

#### Avaliação das operações existentes - Resultados

#### Atividades Acessórias

Item Financeiramente em	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Previsões</b>	4.346.403	5.395.982	5.265.562	5.230.582	5.195.162	5.296.642	5.295.182	5.295.582	5.295.582	5.580.262
Previsões Operacionais	4.216.803	5.265.182	5.135.162	5.100.182	5.065.162	5.166.642	5.165.182	5.165.582	5.165.582	5.450.262
<b>Contingências</b>	1.588.201	1.130.801	1.330.232	1.310.582	1.330.332	1.330.340	1.330.212	1.330.201	1.330.332	1.330.393
Ministério	888.203	388.739	366.739	366.739	366.739	366.739	366.739	366.739	366.739	366.739
Benefício Momento	1.899.384	2.094.270	2.834.235	2.824.309	2.834.488	1.044.663	2.054.264	2.054.390	2.078.494	2.055.051
Diferença	63.265	66.852	68.183	68.300	69.183	69.183	69.183	69.183	69.183	69.183
Ganhos Operacionais	9.478.646	9.764.242	9.739.967	9.740.646	9.740.646	9.800.930	9.800.930	9.800.930	9.800.930	9.861.130
<b>Outros</b>	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
<b>Previsões e Contingências</b>	594.604	2.326.683	458.964	448.957	448.957	448.957	448.957	448.957	448.957	448.957
Receitas Operacionais (100%)	9.873.042	12.090.559	12.198.931	12.189.646	12.189.646	12.249.887	12.249.887	12.249.887	12.249.887	12.310.087
Margem de EBITDA	9,4%	17,3%	20,1%	20,1%	20,1%	21,4%	21,4%	21,4%	21,4%	20,5%
Investimentos (100%)	8,8%	17,3%	17,3%	17,3%	17,3%	17,3%	17,3%	17,3%	17,3%	17,3%

Contratualização do SPTP na Oeste CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022

## 2. As opções da Oeste CIM



### Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

#### Avaliação das operações existentes

#### Serviço Público

Ano Fiscal	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<b>Receita</b>	17,4	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	22,8
EBITDA	1,2	2,9	2,9	2,8	2,8	2,7	2,7	2,6	2,6	4,9
EBIT	-0,1	1,5	1,4	1,3	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1	3,5
Impostos sobre o EBIT	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,7
Taxa de imposto	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
NOPAT	-0,1	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	2,7
Depreciações e amortizações	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5
Variações de fundo de manuseio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investimentos	1,0	1,2	1,3	1,4	1,2	1,2	1,3	1,2	1,1	1,2
Fluxos de caixa líquidos	0,2	1,4	1,3	1,2	1,3	1,3	1,2	1,2	1,3	2,9
Valor atualizado dos fluxos de caixa	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0
Período	0,2	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	2,1
<b>TOTAL</b>										<b>10,8</b>

Contratualização do SPTP na Oeste CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Novembro 2022

## 2. As opções da Oeste CIM



## Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

## Avaliação das operações existentes

## Atividades Acessórias

Ano fiscal	2022 <sup>1</sup>	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Receita	4,3	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,5
EBITDA	0,8	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7
EBIT	0,4	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,5	1,5	1,5	1,6
Impostos sobre o EBIT	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Taxa de imposto	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%	21%
NOPAT	0,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,2	1,2	1,3
Depreciações e amortizações	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1
Variáveis de fundo de manei	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Investimentos	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fluxos de caixa líquidos	0,5	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4
Valor atualizado dos fluxos de caixa Período	0,0	1,0	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0
	0,5	1,9	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0
<b>TOTAL</b>										<b>10,4</b>

Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022

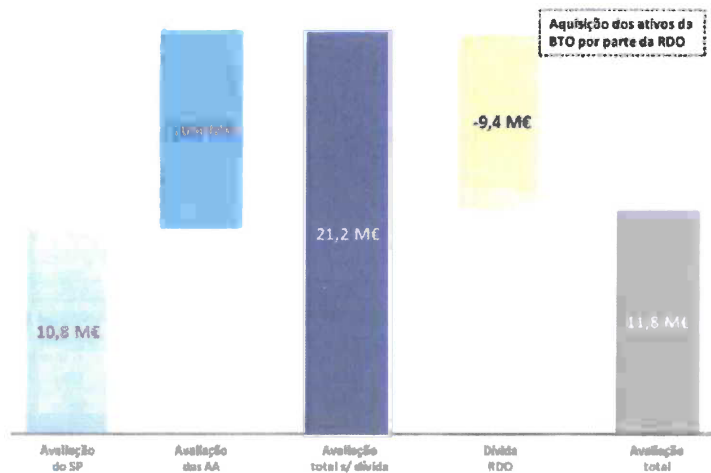
15

## 2. As opções da Oeste CIM



## Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

## Avaliação das operações existentes



Contratualização do SPTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022

16

2. As opções da Oeste CIM



Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

Resultados estimados para uma operação com uma taxa de rentabilidade (margem de EBIT) de 7,0%

Item	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Receitas estimadas em:</b>										
• Venda	14.026.706	17.484.851	17.484.851	17.484.851	17.484.851	17.484.851	17.484.851	17.484.851	17.484.851	17.484.851
• Compensação	3.646.382	2.955.555	2.955.555	2.955.555	2.955.555	2.955.555	2.955.555	2.955.555	2.955.555	2.955.555
• Degradação Group Public	3.026.779	1.644.923	1.764.920	1.683.430	2.009.631	2.381.152	2.009.631	2.009.631	2.009.631	2.370.679
<b>Exercícios de abertura</b>	27.419.792	22.085.329	21.205.326	21.123.836	22.450.037	22.821.639	22.450.037	22.450.037	22.450.037	22.821.155
<b>Contribuinte</b>	5.471.066	5.914.655	5.914.655	5.914.655	5.914.655	5.914.655	5.914.655	5.914.655	5.914.655	5.914.655
<b>Mantimento</b>	1.522.885	1.646.364	1.646.364	1.646.364	1.646.364	1.646.364	1.646.364	1.646.364	1.646.364	1.646.364
<b>Preços de transação fixos</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Reserva Financeira</b>	9.285.989	10.924.179	10.652.383	10.302.640	10.182.081	10.263.785	10.254.704	10.305.018	10.354.440	10.483.325
<b>Capital Excessivo (Contingente)</b>	1.485.209	1.027.055	1.027.055	1.027.055	1.027.055	1.027.055	1.027.055	1.027.055	1.027.055	1.027.055
<b>Capital Operacional</b>	17.426.827	19.174.372	19.174.372	19.174.372	19.174.372	19.174.372	19.174.372	19.174.372	19.174.372	19.174.372
<b>EBITDA</b>	3.733.376	3.915.891	3.865.516	3.871.866	3.939.474	3.982.231	3.871.891	3.865.516	3.871.891	3.944.116
<b>EBITDA por Operação</b>	3.911.891	3.878.516	3.865.516	3.871.866	3.939.474	3.982.231	3.871.891	3.865.516	3.871.891	3.944.116
<b>Resultado Operacional EBITDA</b>	2.416.715	2.544.127	2.544.127	2.544.127	2.572.115	2.572.115	2.572.115	2.572.115	2.572.115	2.572.115
<b>Margem de EBITDA</b>	14,3%	13,7%	13,5%	13,5%	14,2%	14,5%	13,5%	13,5%	13,5%	14,0%
<b>Margem de EBIT</b>	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%

2. As opções da Oeste CIM




Opção pela aquisição de uma operação local – Cenário 3.2

Cenário 3.2.A – Aquisição da totalidade (100%) do operador local

Estimam-se em 32,6 milhões de euros os encargos que a CIM Oeste terá com esta opção (29,4 milhões de euros a valor presente descontado a 4%), sendo que este valor contempla o pagamento das compensações por OSP ao operador público que lhe “garanta” uma taxa de rentabilidade de 7,0% (20,8 milhões de euros), e o desembolso para a aquisição de 100% do operador, operação avallada em 11,8 milhões de euros (como explicado no slide anterior).

Cenário 3.2.A – Aquisição de 51% do operador local


Estima-se que os encargos para a CIM neste cenário sejam de 26,8 milhões de euros os encargos que a CIM Oeste terá com esta opção (23,6 milhões de euros a valor presente descontado a 4%), que para além dos 6 milhões de desembolso (51% \* 11,8 ME), contempla o pagamento das OSPs ao operador público que lhe “garanta” uma taxa de rentabilidade de 7,0% (20,8 milhões de euros) durante os 10 anos de análise.




---

# 3


## Conclusões



Contratação do SFTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022


19

### 3. Conclusões




---

- A opção pela constituição de raiz de um operador interno afigura-se de difícil materialização. Embora possa ser uma solução mais ágil pela natureza empresarial da iniciativa e, no futuro, mais transparente nas relações entre a AT e a própria Oeste CIM, algumas das dificuldades identificadas na implementação do Cenário 1 se mantêm neste caso;
- Em alternativa, analisou-se um cenário de aquisição de uma operação existente;
- Cenário 3.2.A - A aquisição da totalidade do capital de uma empresa em operação no território, teria fortes desvantagens:
  - Esforço financeiro inicial elevado
  - A Oeste CIM seria responsável pela gestão futura da empresa, o que acarretaria riscos de potenciais sobrecustos quer na operação, quer nas decisões estratégicas de investimentos e reestruturações de serviços
- Cenário 3.2.B - A aquisição de uma participação maioritária de uma empresa em operação no território, com a manutenção do atual acionista como sócio e parceiro industrial para a operação futura.
- Este revelou-se o cenário mais vantajoso para a Oeste CIM:
  - Conduz a um investimento inicial menor – cerca de 6 Milhões € (face aos cerca de 11,8 Milhões € no Cenário 3.2.A);



Contratação do SFTP na OESTE CIM – Operacionalização da Constituição de um Operador Interno – Síntese Executiva | Janeiro 2022

20

**vtm**

### 3. Conclusões

- Perspetiva encargos para a AT potencialmente menores pela manutenção de um parceiro industrial, o sócio atual, e pela manutenção da capacidade e das operações complementares que poderão contribuir para a redução global dos encargos futuros;
- Mantém na empresa a capacidade comercial e operacional para continuar a gerar volumes de receita relevantes em atividades assessorias, de caráter comercial,
- Mantém na empresa a capacidade técnica de gestão eficiente das operações e para abordar os desafios futuros da mobilidade, nomeadamente a definição adequada dos investimentos futuros em rede e serviços, na articulações com a ferrovia e nas opções tecnológicas relativas à frota e aos modelos de exploração. Estas competências serão asseguradas pelo sócio privado que se manterá na empresa e que será o parceiro industrial da Oeste CIM para a provisão do SPTP.

21

**vtm**

### 3. Conclusões

Após a constituição do operador interno, a Oeste CIM enquanto AT deverá proceder à contratualização do SPTP através de um Contrato de Serviço Público (CSP), em tudo idêntico aos contratos de concessão ou de prestação de serviços, e que deverá obter o parecer vinculativo da AMT.

OESTE CIM AGORA

Atribuição do CSP da operação atual e futura  
Definição de alterações no serviço e território futuro  
Definição das oportunidades de expansão das unidades  
Capacidade de mobilização de recursos para investimentos

RECURSOS DO TERÇO - ACIONISTA PRIVADO

Alocar recursos operacionais e gerenciais em 3 não-transfereíveis  
Recursos operacionais:  
- Material circulante  
- Equipamentos e substituição de peças  
- Infraestruturas: eletrificação, energia e água  
- Capacidade de mobilização de recursos adicionais para ampliação de serviços em frequência e prestação de serviços  
- Capacidade de mobilização de capital próprio  
- Contratação  
- Povoamento

OESTE CIM AT

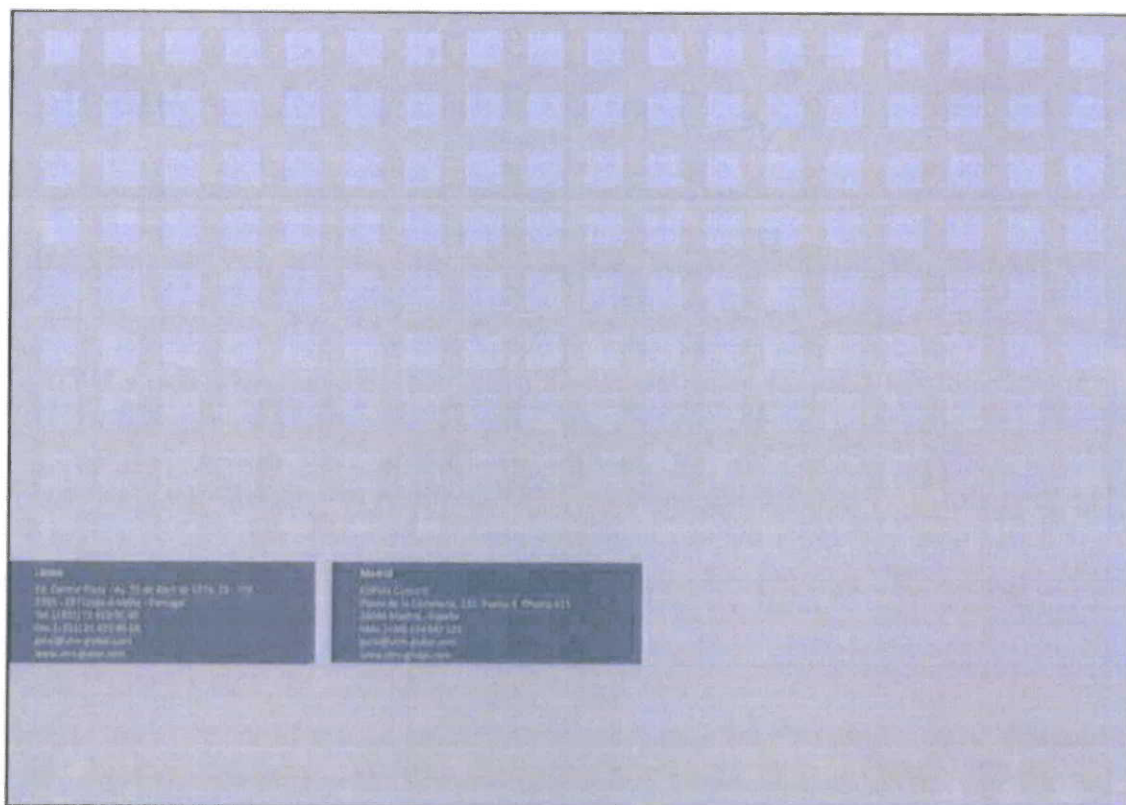
Planeamento das infraestruturas, redes e serviços  
Gestão e monitorização  
Informação e divulgação  
Financiamento do Sistema de mobilidade

51%      49%

Contrato de Serviço Público (CSP)

22





## PROJECTO DE DELIBERAÇÃO

Considerando que:

- a) A Comunidade Intermunicipal do Oeste (OesteCIM) é a Autoridade de Transportes para o seu território;
- b) Os Municípios que integram a OesteCIM delegaram nesta, por contrato interadministrativo, as suas competências como Autoridade de Transportes;
- c) A Comunidade Intermunicipal do Oeste pretende implementar um modelo de mobilidade público, universal e tendencialmente gratuito;
- d) O modelo supramencionado visa o reforço e modernização da rede, designadamente o sistema de transportes coletivos públicos (infraestruturas de suporte e material circulante) intermunicipal;
- e) Foram definidas metas de descarbonização a curto e médio prazo, para as quais o transporte público de passageiros contribui de forma ativa;
- f) Os modelos de contratação seguidos por outras Autoridades de Transportes não têm conduzido aos resultados esperados, terminando muitos deles desertos;
- g) A absoluta necessidade de não existir qualquer rutura no serviço público do transporte rodoviário de passageiros;
- h) O Conselho Intermunicipal, na sua reunião de dezembro de 2021, deliberou a prorrogação das Autorizações Provisórias em vigor, mantendo-se as mesmas válidas até à celebração com o operador interno do contrato de serviço público e não excedendo o prazo máximo de dois anos.

Tendo presente que:

- a) Compete à Assembleia Intermunicipal, sob proposta do Conselho Intermunicipal, deliberar sobre a constituição de empresas intermunicipais;

b) Tal competência não é afetada pela pronúncia de outros órgãos municipais.

A Câmara Municipal de [REDACTED] delibera aprovar a seguinte recomendação ao Conselho Intermunicipal e por sua vez remeter à Assembleia Municipal de [REDACTED] a fim de que esta possa também deliberar a sua adoção para o mesmo fim, com base nos considerandos supra, e nas alíneas seguintes:

- a) Que o modelo de mobilidade no território da Comunidade Intermunicipal do Oeste se processe através de um operador interno;
- b) Que a constituição desse operador interno se traduza na participação da Comunidade Intermunicipal do Oeste na estrutura acionista de uma sociedade comercial detida por um Operador já presente no território do Oeste, assumindo o controlo da mesma através da detenção de 51% do seu capital social.