



# Principais Questões Colocadas ao IMT

2 de Fevereiro 2016

## Índice

1- Apresentação de Candidatura .....	- 2 -
2- Disponibilização de bicicletas .....	- 3 -
3- Coexistência de sistemas diferentes de uso de bicicleta .....	- 3 -
4- Gestão e uso da bicicleta elétrica ou convencional .....	- 4 -
5- Despesas Elegíveis para comparticipação .....	- 4 -
6- Sistemas de localização .....	- 5 -
7- Responsável técnico .....	- 6 -
8- Ações de coordenação.....	- 6 -
9- Plano de Comunicação .....	- 6 -
10- Indicadores e avaliação .....	- 6 -

## 1- APRESENTAÇÃO DE CANDIDATURA

### **1.1. Existe a possibilidade de duas ou mais unidades orgânicas da mesma Universidade, localizadas em espaços geográficos diferentes, se candidatarem separadamente, sendo uma das candidaturas apresentada pela Universidade e outra por uma Faculdade/ Instituto?**

De um modo geral, ao estarmos perante candidaturas de unidades orgânicas distintas, designadamente Faculdades ou Institutos, que tenham autonomia administrativa e financeira, e detendo um Número de Identificação Fiscal Coletivo (NIPC) autónomo e distinto da Universidade em que se integram, não existe impedimento a que essas entidades possam apresentar candidaturas distintas, desde que cada candidatura seja verdadeiramente autónoma em todos os aspetos, nomeadamente: estudos prévios; procedimentos de contratação pública; autorização de despesas e de pagamento, em conformidade com a legislação nacional e comunitária.

### **1.2. É possível as diferentes IES candidatas realizarem compras públicas conjuntas de forma a facilitar os procedimentos de concurso e assegurar o melhor preço de aquisição? O IMT pode colaborar nesse âmbito?**

As IES poderão juntar-se para a realização de compras conjuntas, em conformidade com a legislação nacional e comunitária, designadamente o Código de Contratação Pública

O IMT não irá interferir nesta decisão que caberá apenas às IES tomar.

### **1.3. O Estudo de Viabilidade Financeira é sempre obrigatório?**

Trata-se de especial competência da Autoridade de Gestão do POSEUR, pelo que as orientações que se seguem não dispensam a consulta atenta dos regulamentos e orientações desta entidade.

O Estudo de Viabilidade Financeira (EVF) é obrigatório para projetos geradores de receitas, conforme definido na alínea d do ponto 10.2. do Aviso de Abertura do Concurso do POSEUR, no caso da operação ter um custo total elegível igual ou superior a 1 milhão de euros.

O EVF deve demonstrar o potencial da operação para gerar (ou não) receita líquida ao longo de um determinado período de referência. No caso do Aviso U-Bike Portugal, o Estudo de Viabilidade Financeira (EVF) deverá considerar um período de referência de 6 anos.

### **1.4. Sustentabilidade das operações**

É também especial competência da Autoridade de Gestão do POSEUR, pelo que as orientações que se seguem não dispensam a consulta atenta dos regulamentos e orientações desta entidade.



## Principais questões colocadas ao IMT

As candidaturas ao projeto U-bike deverão demonstrar a sua sustentabilidade, considerando as despesas e eventuais receitas previstas. No caso do Aviso U-Bike Portugal, deverá ser apresentada e demonstrada a sustentabilidade da operação por um período de referência de 6 anos.

### **1.5. Qual o nível de maturidade que as candidaturas devem ter no momento da sua apresentação?**

É também especial competência da Autoridade de Gestão do POSEUR, pelo que as orientações que se seguem não dispensam a consulta atenta dos regulamentos e orientações desta entidade.

Conforme referido no ponto 5 do Aviso, o grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura consiste na existência cumulativa dos seguintes elementos:

- a) Peças preparatórias do(s) procedimento(s) de contratação pública relativas à componente principal de investimento da operação (que será, em princípio, a aquisição das bicicletas), lançados ou a lançar (**termos de referência, caderno de encargos, programa de concurso**), atento o previsto na alínea a) do nº 1 do artigo 12.º do RE SEUR, que determina aos beneficiários a obrigação de iniciar a execução da operação no prazo máximo de 180 dias, após a assinatura do termo de aceitação da operação;
- b) Estudo prévio da contextualização da envolvente territorial dos equipamentos de ensino superior e de avaliação da mobilidade da comunidade académica, com o objetivo de fundamentar as opções a adotar no âmbito do projeto e de estimar, quantitativa e qualitativamente, os seus parâmetros de base, bem como os respetivos resultados.

Assim, as peças do processo de contratação pública deverão estar numa fase processual que permita a sua conclusão e adjudicação num prazo inferior a 180 dias. Caso a operação não se inicie no prazo estipulado a Autoridade de Gestão poderá decidir pela revogação da operação.

### **1.6. Está prevista uma 2ª fase de candidaturas?**

A realização de uma eventual 2ª fase de candidaturas dependerá da avaliação dos resultados da 1ª fase.

## 2- DISPONIBILIZAÇÃO DE BICICLETAS

### **2.1. Qual o número mínimo de bicicletas elétricas a adquirir por cada IES no âmbito do presente concurso?**

As IES devem adquirir no mínimo 40% de bicicletas elétricas.

## 3- COEXISTÊNCIA DE SISTEMAS DIFERENTES DE USO DE BICICLETA

### **3.1 Existe concorrência do U-bike com sistemas de bikesharing existentes?**

O U-bike tem como objetivo a cedência de utilização de longa duração (semestre ou ano letivo) de bicicletas convencionais ou elétricas, criando hábitos da sua utilização quotidiana.



Os diferentes sistemas não são concorrentes, mas sim complementares, uma vez que têm características e públicos-alvo específicos. A coexistirem, as ofertas criarião sinergias favoráveis à mobilidade sustentável.

## 4- GESTÃO E USO DA BICICLETA ELÉTRICA OU CONVENCIONAL

### 4.1. É possível as IES cederem a bicicleta ao utilizador após o período de utilização?

De acordo com o artigo 8º do Regulamento Geral do projeto, não é possível.

### 4.2. Qual a autonomia das bicicletas elétricas?

Esta informação deve ser obtida/confirmada junto de fabricantes e fornecedores.

A generalidade das especificações técnicas indicam que as bicicletas elétricas poderão ter uma autonomia situada entre 20 e 35 quilómetros.

A autonomia é influenciada pelos seguintes fatores:

- O peso total do conjunto condutor + bicicleta + carga;
- O tipo de condução, velocidade, acelerações e travagens;
- As condições físicas, meteorológicas e geográficas.

### 4.3. Com o uso diário da bicicleta qual a durabilidade dos equipamentos, consoante a tipologia?

Esta informação deve ser obtida/ confirmada junto de fabricantes e fornecedores.

A título indicativo refere-se que, para as **bicicletas elétricas**, é expectável uma duração de 4 a 8 anos, considerando uma adequada manutenção, sendo que a duração das baterias será de aproximadamente 2/3 anos e para as **bicicletas convencionais**, é expectável uma duração de até 10 anos, considerando uma adequada manutenção.

## 5- DESPESAS ELEGÍVEIS PARA COMPARTICIPAÇÃO

### 5.1. Quais as despesas consideradas não elegíveis?

Trata-se de competência da Autoridade de Gestão do POSEUR, pelo que as orientações que se seguem não dispensam a consulta atenta dos regulamentos e orientações desta entidade.

Não são elegíveis despesas de consumo corrente, despesas de funcionamento ou de manutenção/conservação das bicicletas, designadamente:

- Seguros;
- Postos de carregamento (considerados “estruturas acessórias” no âmbito do presente aviso-concurso)



- Substituição de componentes (travões, pneus....)
- Oficinas de reparação
- As despesas associadas à concretização da operação, cuja natureza e/ou data de realização não se enquadram nas regras nacionais e/ou comunitárias que lhe são aplicáveis para efeitos da atribuição de cofinanciamento comunitário;

Na apresentação da estimativa do custo total do projeto, deverão ser incluídas todas as despesas (elegíveis ou não elegíveis).

### **5.2. Podem as IES adquirir mais bicicletas do que as que pretendem usar?**

Sim, mas deverão ter em conta que os indicadores de realização e de resultado do projeto são aplicáveis a todas as bicicletas adquiridas e não apenas às que estarão em uso.

### **5.3. A Câmara Municipal, como parceira do projeto, pode apresentar despesas, por ex. para bicicletários, infraestruturas cicláveis, etc.?**

Não, só são financiáveis as despesas elegíveis do beneficiário, as IES. Os municípios terão de encontrar outros meios de financiamento, designadamente ao nível dos Programas Operacionais Regionais.

## **6- SISTEMAS DE LOCALIZAÇÃO**

### **6.1. Qual a função do GPS ou de outro sistema de comunicação?**

Estes dispositivos têm como função a recolha e posterior descarregamento de dados de utilização (kms percorridos) para monitorização mensal, conforme refere o Plano de Monitorização. Não é necessário que a comunicação de dados seja feita de forma permanente.

Pode ser utilizado GPS ou outro sistema de recolha de dados, incluindo conta-quilómetros, conforme entendimento da IES, devendo ser garantida a fiabilidade dos dados fornecidos.

Note-se, no entanto, que a utilização de um sistema de localização poderá também ajudar na prevenção de situações de roubo ou furto, cabendo à IES a escolha do sistema de monitorização a utilizar.

### **6.2. A informação fornecida pelos sistemas de localização está sujeita a direitos de confidencialidade?**

O GPS ou outro sistema de comunicação vão ter somente a função de contabilizar o número de quilómetros percorridos/mês, conforme estabelecido pelos indicadores expressos no aviso do concurso. Não existe fornecimento de dados pessoais, que devem ser devidamente protegidos.

É recomendável que no momento de entrega da bicicleta os utilizadores se comprometam com o fornecimento dos dados no período estabelecido.



## 7- RESPONSÁVEL TÉCNICO

### 7.1. *O responsável técnico do projeto deve ter algumas características especiais (ex. formação)?*

Não se exigem características especiais ao responsável técnico do projeto. O responsável técnico é livremente escolhido pelas IES, sendo este o elo de ligação entre o IMT e as IES.

## 8- AÇÕES DE COORDENAÇÃO

### 8.1 *Qual o montante previsto para as ações de coordenação da responsabilidade do IMT a atribuir a cada operação?*

As ações de coordenação da responsabilidade do IMT deverão ir até um máximo de 10% do custo total da operação e com limite em 50 mil euros, em função do número de candidaturas a aprovar.

## 9- PLANO DE COMUNICAÇÃO

### 9.1 *Quem irá dar as orientações para as ações de comunicação do projeto a realizar pelas IES?*

As ações de comunicação locais são da responsabilidade das IES, devendo estar de acordo com as orientações do Regulamento Geral e do Plano de Comunicação nacional.

### 9.2 *Estão previstas sessões de partilha de experiências entre as IES?*

Sim, de acordo com o Plano de Comunicação Nacional, estão previstos *workshops* de troca de experiências entre os diferentes beneficiários, assim como encontros de divulgação de boas práticas.

## 10- INDICADORES E AVALIAÇÃO

### 10.1. *Qual a população alvo a considerar para os indicadores de avaliação do POSEUR?*

A população alvo que foi definida para o Projeto *U-Bike Portugal* é a população das comunidades académicas das IES (alunos, pessoal docente e de investigação e pessoal não docente). Esta é a população sobre a qual deve incidir a caracterização da mobilidade nas comunidades académicas, solicitada no Pedido de Adesão.

Do ponto de vista da avaliação dos resultados do projeto, constante do Aviso do PO SEUR, a população-alvo a considerar refere-se aos aderentes do projeto, e, dentro deles, aos que antes eram utilizadores de transporte individual motorizado e que, por via do projeto, optaram pela utilização da bicicleta.

Esclarece-se também que em termos de indicadores, apenas devem ser consideradas as poupanças resultantes da utilização direta da bicicleta, mesmo que, possam existir poupanças induzidas decorrentes da utilização em parte do trajeto de outros modos de transporte que não a bicicleta.



Principais questões colocadas ao IMT

#### **10.2. O que se entende por amostra representativa da população alvo para a realização do inquérito de avaliação inicial?**

Considera-se que uma amostra será representativa da população que pretende caracterizar se as unidades que a constituem forem escolhidas por um processo que garanta que todos os membros da população tem igual probabilidade de fazer parte da amostra. O tamanho da amostra deve ser determinado por cada IES em função da respetiva população.

O inquérito a realizar no âmbito do Pedido de Adesão para caracterização da situação de partida deve incidir sobre toda a comunidade académica (alunos, pessoal docente e de investigação e pessoal não docente). Este inquérito destina-se não só a caracterizar a mobilidade nas comunidades académicas, mas também a fundamentar as opções e as características das ações que cada IES se propõe realizar e que vai candidatar.

IMT, 2 de fevereiro de 2016

