

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

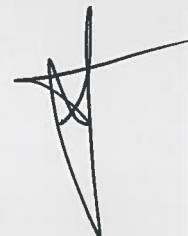


12

Índice

1	Introdução.....	3
2	Análise do enquadramento e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal/inter-regional dos transportes públicos	4
3	Contrato Interadministrativo	9
	Anexo I.....	18
	Anexo II.....	19
	Anexo III.....	20
	Anexo IV	21

12



1 Introdução

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o seu anexo o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

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

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

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

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

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

1.2

Com a celebração deste Contrato Interadministrativo, as CIM:

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

Assim, apresenta-se neste dossier duas peças fundamentais para a concretização desse objetivo:

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

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

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

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

1.1. Sobre o não aumento da despesa pública global

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global: Considerando a impossibilidade de realizar uma análise de impacto económico-financeiro consistente, motivada pela não existência de informação completa sobre as receitas dos operadores de transporte de passageiros e, por outro lado, o desconhecimento da estrutura de custos dos operadores que só será possível de obter de forma consolidada, no seguimento da implementação do dever de informação previsto no artigo 22.º do RJSPTP, que determina que os operadores realizem o registo obrigatório num sistema de informação de âmbito nacional dos custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegure o cumprimento do requisito de não



aumento da despesa pública global previsto na alínea a) do número 3 do artigo 115.º da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º 2 do mesmo diploma.

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

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

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

- Potenciar a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços.
- Permite a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis.
- Potenciar os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte.
- Permite melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa os limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público.
- Permite aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos.
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à "regulação" e gestão do sistema e diminuir o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado".

1.2

Como se pode constatar, há um aumento da eficiência da gestão dos recursos aplicados nesta área temática quando se promove a gestão partilhada e coordenada por uma das partes. Nesse sentido, a elaboração deste Contrato Interadministrativo apresenta-se previamente como o instrumento de gestão fundamental para garantir essa eficiência. Importa, porém, perceber se os ganhos referidos se repercutem também no exercício específico das competências necessárias para assegurar o serviço público de transporte de passageiros.

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

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

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

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

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

Assim, mais uma vez, constatamos que este Contrato Interadministrativo é um instrumento que contribui para definir o serviço pretendido e o seu custo, introduzindo ganhos através da utilização da escala intermunicipal/inter-regional. Permitirá determinar, com maior equidade e coesão territorial, quais os custos que as entidades descentralizadas podem suportar.



Finalmente, a capacitação das autoridades de transportes com a escala intermunicipal/inter-regional permitirá evitar sobreposições e a referida sobrecompensação ou as compensações insuficientes, tão lesivas da sustentabilidade do serviço público. Promove de forma ímpar a intermodalidade, para além de permitir que a monitorização seja realizada por entidades públicas e, portanto, independentes dos interesses económicos puramente centrados no lucro que por vezes surgem por via dos operadores.

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

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

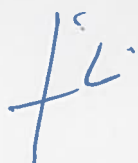
No seguimento do disposto no artigo 112.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, são objetivos específicos deste instrumento administrativo contribuir para uma aproximação das decisões aos cidadãos, para a promoção da coesão territorial, para o reforço da solidariedade inter-regional, para a melhoria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

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

Por outro lado, tal como referido na Diretiva 2014/25/EU, "os mercados de contratos públicos da União têm vindo a registar uma forte tendência para a agregação da procura pelos adquirentes públicos, a fim de obter economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e de melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos". Nesse sentido, os contratos de serviço público devem permitir às autoridades competentes otimizarem



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



3 Contrato Interadministrativo

A **Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa**, pessoa coletiva n.º 508 889 910, com sede na Avenida José Júlio, 42, 4560-547, neste ato representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa, Armando Silva Mourisco, adiante designada como «CIM do Tâmega e Sousa» ou «Primeiro Outorgante»,

e,

A **Comunidade Intermunicipal do Douro**, pessoa coletiva n.º 50877920, com sede Avenida Carvalho Araújo, nº 7, 5000-514 Vila Real, neste ato representada pelo Presidente do Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal do Douro, Carlos Silva Santiago, adiante designada como «CIMDouro» ou «Segundo Outorgante»,

celebram e reciprocamente aceitam o presente

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE COORDENAÇÃO E PARTILHA DE COMPETÊNCIAS

considerando que:

- I. A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação;
- II. As comunidades intermunicipais e as Áreas Metropolitanas são as Autoridades de Transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipal que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, de acordo com o previsto nos artigos 7.º e 8.º do RJSPTP;
- III. As autoridades de transporte competentes a nível intermunicipal devem coordenar-se na organização de serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais assumindo-os de forma partilhada nas áreas geográficas abrangidas, de acordo com o previsto no artigo 9.º do RJSPTP;
- IV. Os operadores de serviço público de transporte registaram no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) linhas relativas a serviços inter-regionais;

- V. Segundo o previsto no artigo 10.º do RJSPTP, duas ou mais autoridades de transporte podem acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhe estão cometidas, designadamente através de contratos interadministrativos;
- VI. O presente acordo interadministrativo não constitui, na sua essência, uma delegação de competências na aceção dada pelos artigos 116.º e 117.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, visto que ambas as autoridades mantêm as suas atribuições, mas sim uma forma de possibilitar a operacionalização e gestão dos serviços de transporte público de passageiros de natureza inter-regional entre duas entidades intermunicipais, e não de uma passagem vertical de competências de órgãos do Estado em autarquias locais ou entidades intermunicipais, nem de órgãos de autarquias locais em entidades intermunicipais ou juntas de freguesias;
- VII. Entende-se, assim, não ser aplicável à celebração do presente acordo o disposto no n.º 2 do artigo 122.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.
- e que se rege pelas cláusulas seguintes:

CAPÍTULO I | DISPOSIÇÕES GERAIS

Cláusula 1.ª | Natureza

O presente Acordo tem a natureza de contrato interadministrativo de coordenação e partilha de competências, sendo celebrado ao abrigo do disposto nos artigos 7.º, n.º 2, 9.º, e 10.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho («RJSPTP») e nos termos do disposto na Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, na sua atual redação, com as devidas adaptações, excluindo desde já a necessidade do cumprimento do disposto no artigo 122.º, por não se tratar de um contrato de delegação de competências tipificado nos artigos 116.º e 117.º da mesma Lei.

Cláusula 2.ª | Lei habilitante

O presente Acordo é celebrado ao abrigo do disposto no artigo 10.º do RJSPTP, na alínea l) do n.º 1 do artigo 90.º e no n.º 1 do artigo 117.º, ambos do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, da Lei n.º 10/90, de 17 de março e do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

Cláusula 3.ª | Objeto

O presente Acordo tem por objeto o estabelecimento das regras sobre o exercício coordenado e partilhado das competências das Partes enquanto Autoridades de Transportes, nos termos do RJSPTP, relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros inter-regionais.

Cláusula 4.ª | Princípios gerais

A negociação, celebração, execução e cessação do presente Acordo obedece aos seguintes princípios:

- a) Igualdade;
- b) Não discriminação;
- c) Estabilidade;
- d) Prossecução do interesse público;
- e) Continuidade da prestação do serviço público;
- f) Necessidade e suficiência dos recursos.

CAPÍTULO II | COMPETÊNCIAS AO ABRIGO DO RJSPTP

Cláusula 5.ª | Partilha e coordenação de competências

5.1. Cada Parte conserva as respetivas competências atribuídas pelo RJSPTP relativamente ao serviço público de transporte de passageiros inter-regional, nomeadamente de planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público, acordando as Partes em exercê-las de forma partilhada e coordenada nos termos das Cláusulas seguintes.

5.2 As Partes acordam que o serviço público de transporte de passageiros inter-regional respeitante às suas áreas geográficas é composto pelas linhas indicadas nos Anexos ao presente contrato, e que dele fazem parte integrante.

Cláusula 6.ª | Contratualização do serviço público ao abrigo do RJSPTP

6.1 As Partes acordam que o serviço público de transporte de passageiros inter-regional ao abrigo do RJSPTP é prestado por operadores privados, com os quais são celebrados os respetivos contratos de serviço público.

6.1 As Partes acordam que a contratualização das linhas inter-regionais do serviço público de transporte de passageiros inter-regional com um operador privado, ao abrigo do RJSPTP, será realizada nos seguintes termos:

- a) Cada uma das linhas inter-regionais é contratualizada única e integralmente por uma única Autoridade de Transportes a um único operador de transportes;
- b) As linhas inter-regionais devem ser contratualizadas pelas Partes conjuntamente com as respetivas contratualizações dos serviços públicos intermunicipais;
- c) Cada linha inter-regional será contratualizada pela Autoridade de Transportes em cuja área geográfica o serviço público se desenvolva maioritariamente, entendendo as Partes como tal, designadamente, os serviços públicos com o maior o número de paragens no percurso base, e/ou a distância global percorrida por ano em cada território e/ou, ainda, a maior influência e integração de cada linha inter-regional no contexto global do serviço público de transporte de passageiros em cada área territorial.

6.2. Em decorrência do número anterior, as Partes acordam que:

- a) A contratualização do serviço público respeitante às linhas inter-regionais indicadas no Anexo I ao presente contrato, e que dele faz parte integrante, será realizada no âmbito do procedimento pré-contratual organizado pelo Primeiro Outorgante para a seleção do seu operador de transporte ao abrigo do RJSPTP;
- b) A contratualização do serviço público respeitante às linhas inter-regionais indicadas no Anexo II ao presente contrato, e que dele faz parte integrante, será realizada no âmbito do procedimento pré-contratual organizado pelo Segundo Outorgante para a seleção do seu operador de transporte ao abrigo do RJSPTP.

6.3. Cada uma das Partes autoriza e manda a outra Parte a realizar a contratualização nos termos dos números anteriores, e desde já declara aceitar o resultado do procedimento pré-contratual organizado pela outra Parte.

6.4. As Partes desde já estabelecem que as linhas inter-regionais indicadas nos Anexos I e II serão objeto de contratualização, conforme descrição constante dos Anexos I e II.

Cláusula 7.ª | Operação

7.1. O Primeiro Outorgante assume a responsabilidade de monitorizar e fiscalizar a totalidade dos percursos das linhas indicadas no Anexo I, sem prejuízo de, em todo o caso, ambas as Partes poderem monitorizar os troços que atravessam os seus respetivos territórios.

7.2. O Segundo Outorgante assume a responsabilidade de monitorizar e fiscalizar a totalidade dos percursos das linhas indicadas no Anexo II, sem prejuízo de, em todo o caso, ambas as Partes poderem monitorizar os troços que atravessam os seus respetivos territórios.

7.3 Posteriormente à contratualização a que se refere a cláusula anterior, qualquer alteração ao serviço prestado relativamente uma linha inter-regional pretendida por uma Autoridade de Transporte deve ser precedida de parecer vinculativo prévio da outra Autoridade de Transporte, sempre que a área territorial das mesmas seja afetada por tal decisão.

7.4. Excetuam-se do número anterior, as situações em que estiver em causa o transporte escolar e que revistam carácter de urgência, podendo a Autoridade de Transporte competente tomar a decisão, antes da emissão do parecer vinculativo, mas estando a mesma sujeita a adaptação ou reversão caso não seja obtido o referido parecer no sentido da decisão tomada.

Cláusula 8.ª | Conteúdos a fornecer

8.1. As Autoridades de Transportes partilham toda a informação necessária ao apoio às decisões respeitantes às linhas inter-regionais, nomeadamente as que permitam a contratualização do serviço público, a qual deve ser correta e atualizada.

8.2. A informação será disponibilizada em formato digital, compatível com os sistemas informáticos mais comuns.

Cláusula 9.ª | Propriedade dos conteúdos

9.1. Cada Parte conserva a propriedade dos seus conteúdos, ficando pelo presente Acordo desde já autorizada a divulgação na internet ou qualquer outro meio semelhante dos conteúdos partilhados, salvo os que sejam expressamente indicados por parte das Autoridades de Transportes como não sendo admitida a sua divulgação.

9.2. Não está autorizada a comercialização de conteúdos, sem autorização prévia, expressa

e por escrito das Autoridades de Transportes.

Cláusula 10.ª | Responsabilidade financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

10.1. O presente Acordo não envolve a realização de qualquer pagamento entre as Partes.

10.2. As Partes estabelecem que se pela contratualização do serviço público respeitante às linhas inter-regionais vier a ser devido qualquer encargo ou pagamento a título de remuneração ou compensação por obrigação de serviço público ao operador de transporte que vier a ser selecionado no respetivo procedimento pré-contratual, o mesmo é suportado exclusivamente pela Parte responsável pela sua contratualização nos termos da Cláusula 6.ª.

10.3. O presente Acordo é de partilha e coordenação de competências, o qual não gera nem representa, para efeitos do disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 115.º da Lei n.º 75/2013 o aumento da despesa pública global, ficando as partes outorgantes desde já obrigadas ao cumprimento do mesmo.

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

Cláusula 11.ª | Deveres de informação

11.1. Cada uma das Partes informa a outra de quaisquer circunstâncias que cheguem ao seu conhecimento e possam afetar os respetivos interesses na execução do serviço público de transportes, de acordo com o princípio da boa-fé e colaboração institucional.

11.2. Cada uma das Partes informa a outra de quaisquer circunstâncias que previsivelmente impeçam ou dificultem o cumprimento ou o cumprimento tempestivo de qualquer uma das suas obrigações.

Cláusula 12.ª | Regime transitório

12.1. Até à data de início da prestação do serviço público de transporte de passageiros inter-regional ao abrigo da contratualização respeitante às linhas indicadas no Anexo I, nos termos do capítulo anterior, as competências relativas ao transporte inter-regional são exercidas pelo Primeiro Outorgante, nos termos dos artigos 10.º a 13.º da Lei n.º 52/2015,

de 9 de junho, quanto às linhas inter-regionais indicadas no Anexo III ao presente contrato, e que dele faz parte integrante.

12.2. Até à data de início da prestação do serviço público de transporte de passageiros inter-regional ao abrigo da contratualização respeitante às linhas indicadas no Anexo II, nos termos do capítulo anterior, as competências relativas ao transporte inter-regional são exercidas pelo Segundo Outorgante, nos termos dos artigos 10.º a 13.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, quanto às linhas inter-regionais indicadas no Anexo IV ao presente contrato, e que dele faz parte integrante.

CAPÍTULO III | VICISSITUDES CONTRATUAIS

Cláusula 13.ª | Vigência

13.1. O presente Acordo entra em vigor na data da sua assinatura e tem a duração de 5 (cinco) anos, renovando-se automaticamente, por iguais períodos, desde que não seja denunciado por alguma das Partes.

13.2. A denúncia deve ser comunicada à outra parte até 6 (seis) meses antes da data da sua renovação.

Cláusula 14.ª | Resolução

14.1. O presente Acordo pode ser feito cessar em qualquer momento, por comum acordo das Partes.

14.2. A cessação da participação unilateral de qualquer das partes pode ser feita mediante um aviso prévio não inferior a 1 (um) ano.

14.3. A cessação do Acordo não pode originar quebra ou descontinuidade da prestação do serviço público contratualizado nos termos da cláusula 6.ª, ficando a entidade que se pretende desvincular obrigada a indemnizar a outra por eventuais danos causados com tal desvinculação.

Cláusula 15.ª | Revisão

15.1. O presente Acordo poderá 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 Acordo aos objetivos pretendidos;
- c) Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Acordo;
- d) Por proposta fundamentada de qualquer das Partes e aceite pela outra.
- e) Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as Partes.

15.2. As alterações ao Acordo devem revestir forma escrita, as quais constituirão seus aditamentos e dele farão parte integrante.

15.3. Qualquer alteração ao Acordo deve ser remetida ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da internet daquele organismo.

Cláusula 16.ª | Interpretação e integração de lacunas e omissões

As questões de interpretação e integração de lacunas e omissões que resultem da execução do presente Acordo serão resolvidas por acordo, reduzido a escrito, entre as Partes.

CAPÍTULO IV | DISPOSIÇÕES FINAIS

Cláusula 17.ª | Representantes e comunicações

17.1. Será indicado por cada Parte um interlocutor que operacionalizará a cooperação prevista no presente Acordo.

17.2. As Autoridades de Transportes podem substituir os seus representantes, devendo comunicar a substituição ocorrida no prazo de 30 dias.

17.3. Para efeitos das comunicações a efetuar no âmbito do Acordo, indicam os Outorgantes os seguintes endereços e meios de contato:

- a) Avenida José Júlio, 42, 4560-547 Penafiel – transportes@cimtamegaesousa.pt;
- b) Avenida Carvalho Araújo, 7, 5000-514 Vila Real – ati@cimdouro.pt

17.4. Em caso de alteração de endereço e/ ou meio de contato, as Partes comprometem-se a comunicar oportunamente e por escrito a respetiva alteração.



Cláusula 18.ª | Conformidade legal e publicitação do Acordo

O presente Acordo deve ser remetido ao IMT, I.P., previamente à sua entrada em vigor, para verificação da sua conformidade com a lei e publicitação no sítio da internet daquele organismo.

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

O Presidente da CIM do Tâmega e Sousa

(Armando Silva Mourisco)

O Presidente da CIM Douro

(Carlos Silva Santiago)

Anexo I

Linhas Inter-regionais com a contratualizar pela Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa com percurso no território da Comunidade Intermunicipal do Douro

Código da Linha	Designação da Linha	Extensão da Linha*			
		Total	CIM Douro	CIMTS	Outras CIM's
IR3485B	Porto - Vila Real (A4)	213,5	36,9	119,6	57,0
IR3638B	Lamego - Eiriz (via Mosteirô)	115,8	38,5	77,3	-
IR3675B	Régua - Eiriz (via Baião)	88,4	34,4	54,0	-
IR3684B	Baião - Régua (via Mesão Frio)	94,5	41,5	53,0	-
IR5323B	Régua - Resende	58,8	26,4	32,4	-
(*) - extensão em km, incluindo o percurso de Ida e o percurso de Volta					

Anexo II

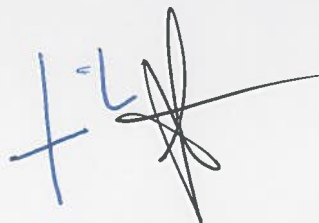
Linhas Inter-regionais com a contratualizar pela Comunidade Intermunicipal do Douro com percurso no território da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa

Código da Linha	Designação da Linha	Total	Extensão da Linha*		
			CIM Douro	CIMTS	Outras CIM's

Anexo III

Linhas Inter-regionais da competência da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa com percurso no território da Comunidade Intermunicipal do Douro – Rede Atual

Operador	Código da Linha	Designação da Linha	Sentido	Extensão da Linha - km			
				Total	Dentro da CIM do Tâmega e Sousa	Dentro da AMP	Dentro da Cim do Douro
Rodonorte - Transportes Portugueses, SA	5800	PORTO - VILA REAL (A4 E IP4)	Ida	111,7	60,1	33,0	18,6
			Volta	111,8	59,6	33,9	18,3
Transdev Douro, S.A.	4537	RÉGUA - EIRIZ (VIA BAIÃO)	Ida	44,3	27,0	0,0	17,3
			Volta	44,2	27,0	0,0	17,2
	4610	BAIÃO - RÉGUA (VIA MESÃO FRIO)	Ida	47,2	26,5	0,0	20,7
			Volta	47,2	26,5	0,0	20,7
	4611	LAMEGO - EIRIZ (VIA MOSTEIRÃO)	Ida	57,9	38,6	0,0	19,3
			Volta	57,9	38,7	0,0	19,2
Transdev Interior, SA (ex. E.A.V.T. - Empresa Automobilista de Viação e Turismo, Lda.)	5323	RÉGUA - RESENDE	Ida	29,8	16,6	0,0	13,2
			Volta	29,0	15,8	0,0	13,2



Anexo IV

Linhas Inter-regionais da competência da Comunidade Intermunicipal do Douro com percurso no território da Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa – Rede Atual

Operador	Código da Linha	Designação da Linha	Sentido	Extensão da Linha - km			
				Total	Dentro da CIM do Tâmega e Sousa	Dentro da AMP	Dentro da Cim do Douro

1900

1900

1900

1900

1900

1900

1900

1900

1900

1900