

CONCURSO PÚBLICO PARA CONCESSÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS

No âmbito do concurso acima indicado, e nos termos do Programa do Concurso, os interessados apresentaram pedidos de esclarecimentos, e após análise dos mesmos, se elaborou as suas respostas.

Pedido de esclarecimentos da empresa **Ovnitur – Viagens e Turismo, Lda.,**

Questão n.º 1

Caderno de Encargos

n.º 2 da cláusula 7ª

De acordo com n.º 2 da cláusula 7ª do C.E., agradecemos esclarecimento sobre se o material circulante afeto à Concessão, na vigência do Contrato, mantém-se propriedade do Concessionário ou transita para o Concedente.

R: O material circulante, bem como os restantes ativos afetos à Concessão, não se transfere para o Concedente no final do contrato de Concessão.

Porém, de acordo com o estabelecido no anexo IX, o Concedente será compensado pelo valor líquido das mais-valias efetiva, ou estimada no final do contrato, relativas aos ativos afetos à Concessão, resultante da diferença entre o valor escriturado (obtido pela dedução sistemática das depreciações) e o valor de mercado do ativo no final da Concessão.

Caberá ao Concessionário propor o modelo da compensação referida no parágrafo anterior, podendo a mesma ser garantida por caução a constituir até ao penúltimo ano do contrato.

Questão n.º 2

Caderno de Encargos

n.º 5 da cláusula 14ª

No âmbito do descrito no ponto 5 da cláusula 14ª do C.E., agradecemos os seguintes esclarecimentos:

- a) como será aferida a realização de Fundos Próprios num mínimo de €2.000.000,00?

R: A realização do objeto do contrato implica que o concessionário esteja devidamente capitalizado no valor mínimo de €2.000.000,00, não tem necessariamente que constituir uma nova empresa. As formas de subscrição e realização de capital, previstas no código das sociedades comerciais (CSC) são constituição de prestações acessórias, prestações suplementares e conversão de suprimentos em capital social.

Na parte de capital que eventualmente seja subscrita em espécie, fica sujeito às regras e condicionantes previstas no CSC.

Na situação de existir capital realizado em espécie o respetivo valor deve ser confirmado por relatório de revisor oficial emitido para o efeito nos termos da lei.

- b) o acionista único ou acionistas do Concessionário têm de disponibilizar carta compromisso ou têm de efetuar realização integral desses Fundos Próprios em dinheiro?

R: Nos termos do CSC, as condições e termos da realização do capital social fica sujeita às regras e condicionantes previstas no código das sociedades comerciais, consoante o tipo de sociedade a constituir (sociedade por quotas ou sociedade anónima).

O caderno de encargos vincula o Concessionário a celebrar um acordo onde se obriga, de forma irrevogável e incondicional, a subscrever e realizar fundos próprios no montante definido, com vista ao integral cumprimento das obrigações assumidas no contrato comprometendo-se ainda, durante o período de vigência do contrato, a manter a entidade financiada e capitalizada.

As obrigações de subscrição e realização de capital podem ser diferidas no tempo devendo o acordo conter uma calendarização dos fundos próprio durante a vigência do contrato.

No acordo o Concessionário obrigar-se-á a tomar as deliberações necessárias para assegurar a realização dos fundos próprios comprometidos e a forma como os realiza. Com a celebração do acordo de subscrição e realização de capital pretende-se regular as relações e os termos que permite ao Concessionário assegurar o cumprimento das obrigações do contrato. O acordo deverá entrar em vigor com o início da produção de efeitos do contrato e termina na data em que deixe de ser aplicável às partes, consoante o que ocorrer em último lugar.

- c) a realização dos Fundos Próprios num mínimo de €2.000.000,00, tem de ser realizado integralmente em dinheiro, até à data em que o Contrato inicia a produção de todos os seus efeitos?

R: Este assunto já foi tratado nas questões anteriores, ainda assim esclarecemos que com a celebração do acordo de subscrição e realização de capital pretende-se regular as relações e os termos que permite ao Concessionário assegurar o cumprimento das obrigações do contrato. O acordo deverá entrar em vigor com o início da produção de efeitos do contrato e termina na data em que deixe de ser aplicável às partes, consoante o que ocorrer em último lugar.

- d) a realização dos Fundos Próprios num mínimo de €2.000.000,00 pode ser realizado ao longo do período de vigência da Concessão?

R: Sim.

Questão n.º 3

Caderno de Encargos

n.º 3 da cláusula 25ª

Com referência ao ponto 3 da cláusula 25ª do C.E., solicita-se esclarecimento sobre se o mínimo de 3 postos de atendimento, pré-venda de títulos de transporte e carregamento de passes, têm de ser postos próprios do Concessionário e com atendimento presencial ou se são considerados para este mínimo de 3 postos a rede de parceiros que o Concessionário poderá implementar no Município de Évora onde todos os munícipes e demais pessoas terão acesso?

R: Os postos de atendimento, pré-venda de títulos de transporte e carregamento de passes, têm de ter atendimento presencial, mas não têm de ser postos próprios do Concessionário, podem existir parceiros de negócio como por exemplo tabacarias, papelarias entre outros.

Questão n.º 4

Caderno de Encargos

Cláusula 28ª

De acordo com a cláusula 28ª do C.E., solicita-se esclarecimento sobre se o futuro Concessionário terá de assumir o quadro de pessoal que atualmente opera na rede e sob contrato de trabalho com os atuais operadores. Em caso afirmativo, deve ser disponibilizado toda a informação sobre esses colaboradores (condições contratuais e salariais, antiguidade, diuturnidades, ...).

R: Estabelece a cláusula 28ª do Caderno de Encargos:

“1. O Concessionário obriga-se a estabelecer e a manter uma estrutura de recursos humanos que permita dar satisfação aos objetivos propostos e às exigências do Contrato, devendo dispor, durante todo o Período de Funcionamento Normal, de um número suficiente de pessoal dotado de experiência, formação adequada e qualificação ou licenciamento necessário para exercer, de forma contínua ou pontual, as atividades objeto do Contrato.

2. O Concessionário deve cumprir a legislação nacional e europeia, regulamentos administrativos e instrumentos de regulamentação de trabalho aplicáveis em matéria de contratação de pessoal, designadamente no que respeita ao regime relativo à transmissão de unidade económica constante do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na redação em vigor.

3. Até 30 dias antes do termo do Período de Transição, o Concessionário deve apresentar, para aprovação do Concedente, a lista de recursos humanos, com indicação da função e identificação de cada recurso humano, indicando quais os que resultam de integração e quais os que foram contratados de novo, incluindo aqueles que pertencem a entidades subcontratadas.”

E a cláusula 5.ª do Caderno de Encargos, vem regular as ações a tomar pelo Concessionário no período de transição, de 180 dias, definindo que:

(...)

“5. Antes do termo do período de transição, o Concessionário deve, nomeadamente:

(...)

c) Apresentar ao Concedente a lista de recursos humanos nos termos da Cláusula 28.ª;

Enquadrando-se a Concessão no conceito de transmissão e verificados alguns dos critérios nomeados pelo Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia, transmite-se para o Concessionário a posição do empregador nos contratos de trabalho dos trabalhadores existentes à data da transmissão. Porém, não se verificará este efeito caso a entidade transfira, até ao momento da transmissão, os trabalhadores afetados para outro "estabelecimento, parte da empresa ou estabelecimento que constitua uma unidade económica... ”.

As peças procedimentais estabeleceram um período de transição, que fixou em 180 dias, e o Concessionário, até 30 dias antes do termo desse período, deve de apresentar ao Concedente a lista de recursos humanos que será objeto de transmissão devendo cumprir o regime relativo à transmissão de unidade económica constante do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na redação em vigor.

Questão n.º 5

Caderno de Encargos

Cláusula 52ª

Na cláusula 52ª nada é referido sobre os limites à subcontratação. É nosso entendimento que

não existe limites à subcontratação. Solicita-se esclarecimento.

R: Conforme o estipulado no n.º 1 do artigo 319º do CCP “Na fase de execução do contrato é admitida a subcontratação desde que autorizada pelo contraente público.”

Questão n. º 6

Caderno de Encargos

Ponto 1 do Anexo II

Com referência ao ponto 1 do anexo II do C.E., nada é referido ao nível de idade máxima da frota a utilizar ao longo de toda a concessão, apenas sendo mencionado “Para a realização deste serviço de transporte público de passageiros, deverá o Concessionário possuir veículos novos devidamente licenciados para o efeito”. Solicita-se esclarecimento sobre a obrigatoriedade (ou não) de utilizar uma frota integralmente nova no início da exploração da Concessão.

R: Toda a frota a afetar à Concessão terá de ser integralmente nova.

Questão n. º 7

Caderno de Encargos

Ponto 4.1 do Anexo II

Com referência ao ponto 4.1 do anexo II do C.E., é referido que um dos painéis laterais dos abrigos deve ter capacidade para afixação de cartazes publicitários com iluminação, pelo que questionamos se a rede pública elétrica tem ligação a esses mesmos abrigos e se o Município assegura a sua ligação e fornecimento.

R: Os abrigos apenas devem dispor da possibilidade de no futuro poderem a vir a ser iluminados. Os custos associados a uma futura eletrificação dos abrigos não deverão ser considerados para efeitos de apresentação de proposta no âmbito deste concurso.

Questão n. º 8

Caderno de Encargos

Ponto 4.2 do Anexo II

Com referência ao ponto 4.2 do anexo II do C.E., é referido que o Concessionário poderá ter de assumir um investimento com a reestruturação global do mobiliário urbano na zona de Concessão, caso o Concedente assim o decida. Esta situação poderá implicar custos extraordinários e não possíveis de estimar no momento da apresentação de proposta à concessão, podendo também colocar em causa o equilíbrio financeiro da concessão, pelo que agradecemos clarificação sobre este assunto.

R: O ponto 4.2 do anexo II do C.E., refere que o Concessionário será o responsável pelo investimento referente à instalação, de doze novos postes de paragem, abrigos de passageiros e demais mobiliário urbano associado e pela manutenção física e estética dos postes de paragem, abrigos de passageiros (instalados pelo Concessionário e os indicados no ponto 4.4 deste anexo) e demais mobiliário urbano a instalar durante o período da Concessão.

No que diz respeito à reestruturação global do mobiliário urbano, refere o mesmo ponto que “Poderá igualmente o Concessionário propor uma reestruturação global do mobiliário urbano na zona da Concessão, sendo que a mesma deverá sempre assegurar a mobilidade dos peões e a manutenção da qualidade do serviço. Esta reestruturação do mobiliário urbano não significará qualquer alteração ao valor da compensação económica a atribuir pelo

Concedente.”

Assim sendo, não se trata de uma obrigação do Concessionário apenas de uma permissão por parte do Concedente.

Questão n.º 9

Caderno de Encargos

Ponto 3 do Anexo II

Relativamente ao ponto 3 do anexo II do C.E., solicita-se esclarecimento sobre quem disponibilizará as API's e que tipo de interoperabilidade esta prevista.

R: A interoperabilidade tem que ser assegurada, no mínimo, com base nos cartões MIFARE (ISO/IEC 14443 Tipo A), permitindo aos passageiros utilizar títulos de transporte intermodais, válidos na rede do Concessionário e noutras redes dos operadores designadamente com o transporte rodoviário interurbano.

Questão n.º 10

Caderno de Encargos

Anexo III

Relativamente ao Anexo III do C.E., agradecemos informação dos Km's mínimos anuais para a concessão e cujo concessionário terá obrigatoriamente de cumprir.

R: A estimativa do número de Kms comerciais anuais é cerca de 798.723 Kms (este valor pode variar consoante existam mais ou menos dias úteis no ano).

Este valor carece de ser aferido pelo concorrente para elaboração da sua proposta.

Questão n.º 11

Caderno de Encargos

Anexo VI

Relativamente ao anexo VI do C.E., solicita-se ao Concedente a divulgação dos dados históricos (últimos 3 a 5 anos) de Receita, nomeadamente despesa do Município de Évora com passes escolares e dotação orçamental no âmbito do PART.

R: A receita referente aos anos 2018 e 2019 consta no apêndice ao anexo VI. Segue abaixo um quadro com os valores dos passes jovem referentes ao ano 2017.

	2017												
	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Maio	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.	Total do ano
Passes Jovem I	2 844,00 €	2 942,75 €	2 942,75 €	2 942,75 €	2 942,75 €	2 942,75 €	2 942,75 €	2 942,75 €	3 357,50 €	2 508,25 €	2 804,50 €	2 804,50 €	34 918,00 €
Passes Jovem II	6 695,25 €	8 137,00 €	8 176,50 €	6 478,00 €	7 485,25 €	4 226,50 €	4 226,50 €	1 027,00 €	5 510,25 €	9 559,00 €	10 191,00 €	7 327,25 €	79 039,50 €
Passes Jovem III	335,75 €	316,00 €	335,75 €	414,75 €	395,00 €	335,75 €	335,75 €	237,00 €	355,50 €	256,75 €	197,50 €	237,00 €	3 752,50 €
Total	9 875,00 €	11 395,75 €	11 455,00 €	9 835,50 €	10 823,00 €	7 505,00 €	7 505,00 €	4 206,75 €	9 223,25 €	12 324,00 €	13 193,00 €	10 368,75 €	117 710,00 €

De acordo com o mencionado no n.º 3 do anexo VI do C.E, o programa de apoio à redução de tarifado (PART) é um programa próprio e autónomo da Concessão, que visa atrair novos passageiros ao transporte público, através da redução do esforço da família na afetação do seu rendimento disponível à utilização do transporte público. Assim, e embora o programa determine que a subvenção é entregue ao Operador, certo é que o beneficiário direto dessa subvenção é utente.

O modelo de Concessão previsto pelo Município mantém inalterável o valor do passe a praticar pelo Operador. E, ao mesmo tempo determina que uma percentagem desse valor deixa de ser da responsabilidade do utente para constituir uma compensação a atribuir pelo Concedente.

O programa foi implementado nos transportes urbanos de Évora a 1 de setembro de 2019 e com uma redução de 55% da tarifa, nos seguintes passes mensais:

- Carreiras urbanas;
- LinhaAzul;
- Combinado (carreiras urbanas + LinhaAzul).

Valores faturados pelo atual operador, no âmbito deste programa (6% de IVA incluído):

Tipo de passe	Valor da tarifa	2019			
		set/19	out/19	nov/19	dez/19
Passe normal	19,75 €	2 786,84 €	4 519,20 €	5 089,48 €	6 391,44 €
Passe LinhaAzul	18,70 €	71,96 €	298,12 €	483,16 €	514,00 €
Passe combinado	23,90 €	1 589,94 €	2 930,22 €	3 232,44 €	3 140,46 €
Total		4 448,74 €	7 747,54 €	8 805,08 €	10 045,90 €

Tipo de passe	Valor da tarifa	2020											
		jan/20	fev/20	mar/20	abr/20	mai/20	jun/20	jul/20	ago/20	set/20	out/20	nov/20	dez/20
Passe normal	19,75 €	6 059,88 €	7 623,72 €	7 895,22 €	162,90 €	1 009,98 €	1 390,08 €	1 661,58 €	1 487,82 €	3 247,14 €	5 734,08 €	5 929,56 €	4 930,44 €
Passe LinhaAzul	18,70 €	514,00 €	565,40 €	585,96 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	41,12 €	71,96 €	82,24 €	82,24 €	51,40 €	41,12 €
Passe combinado	23,90 €	2 890,80 €	3 193,02 €	3 298,14 €	65,70 €	367,92 €	604,44 €	775,26 €	735,84 €	1 471,68 €	2 089,26 €	2 141,82 €	1 879,02 €
Total		9 464,68 €	11 382,14 €	11 779,32 €	228,60 €	1 377,90 €	1 994,52 €	2 477,96 €	2 295,62 €	4 801,06 €	7 905,58 €	8 122,78 €	6 850,58 €

Questão n.º 12

Caderno de Encargos

Alínea b) do n.º 2 da cláusula 44ª

De acordo com o mencionado na alínea b) do n.º 2 da cláusula 44ª a compensação económica e financeira da concessão não pode ser superior a €6.157.000. No entanto, não se consegue perceber como é que o Concedente irá proceder ao pagamento desta compensação (pagamento anual, semestral, trimestral ou mensal) e se o mesmo será equitativo, ou serão as empresas concorrentes a mencionar nas suas propostas, além do montante da compensação económica e financeira, a periodicidade de pagamento desta compensação de acordo com o preenchimento dos quadros que incluem o Apêndice | do Anexo IX do C.E.?

R: O Concedente pagará mensalmente o montante derivado do sistema de compensação económica estabelecida.

Caberá ao Concessionário apresentar a sua proposta de compensação económica e financeira, sendo que a proposta dos desembolsos será avaliada pelo valor atualizado dos pagamentos. Isto pressupõe que, para valores idênticos, desembolsos crescentes serão mais valorizados que desembolsos constantes e estes mais valorizados que desembolsos decrescentes.

Questão n.º 13

Caderno de Encargos

Anexo IX

Após análise do Anexo IX do C.E., não se consegue perceber se a compensação económica e financeira da concessão proposta pelo futuro Concessionário é uma compensação garantida para todo o período da concessão ou se a mesma pode variar face ao apuramento do “compromisso de passageiros de pagamento”. Agradece-se esclarecimento sobre este tema assim como um exemplo prático sobre como o Município de Évora apurará o Sistema de Compensação Económica.

R: Define o ponto 1.2. Sistema de Compensação Económica do anexo IX – Proposta Económica e Financeira, que:

- COMPROMISSO DE PASSAGEIROS DE PAGAMENTO: Sendo (V) o número de passageiros de pagamento transportados durante o exercício, (Vo) o número de passageiros de pagamento comprometido para o exercício e $T_m = I_v/V$ a tarifa média ponderada do exercício teremos duas hipóteses:

- CASO $V \leq V_o$:

- No caso de que o número de passageiros de pagamento realizados no espaço seja inferior ao número de passageiros comprometidos para o exercício os riscos são da total responsabilidade do Concessionário;
- Se $V/V_o \leq 0,95$ existe penalização a incidir na compensação do exercício seguinte, calculada do seguinte modo:

$$\begin{array}{ll} A_v = 0,100 * (V - V_o) * T_m & \text{Para fator entre }]0,925; 0,95] \\ A_v = 0,125 * (V - V_o) * T_m & \text{Para fator entre }]0,90; 0,925] \\ A_v = 0,150 * (V - V_o) * T_m & \text{Para fator entre }]0,00; 0,90] \end{array}$$

Como se pode ver no exemplo abaixo não existe penalização para desvios até 5% do compromisso e, mesmo para desvios superiores, menos 10% do compromisso a penalização não é significativa, cujo objetivo é comprometer o Concessionário.

Considerando:

Número mínimo de passageiros de 1.094.000 (V_o)

Tarifa média de 0,6369€ (T_m)

		1094000				0,6369€	Penalização (A_v)
0,95 a 1	0,95	1039300	-54700	-54700	0%	- €	- €
0,925 a 0,95	0,925	1011950	-82050	-27350	10%	- 1 741,92 €	- 1 741,92 €
0,9 a 0,925	0,90	984600	-109400	-27350	12,50%	- 2 177,40 €	- 3 919,32 €
< 0,90	0,80	875200	-218800	-109400	15%	- 10 451,53 €	- 14 370,85 €

- CASO $V > V_o$:

- No caso de que o número de passageiros de pagamento realizados no espaço seja superior ao número de passageiros comprometidos para o exercício, o excesso de receitas resultantes de $(V - V_o) * T_m$ se distribuirão na proporção de 70% para o Concessionário e 30% para o Concedente. Isto é:

$$A_v = 0,7 * (V - V_o) * T_m$$

Número mínimo de passageiros é de 1.094.000 (Vo)		
Mais 5%	+ 5%	+ 5.470 passageiros
Tarifa média (Tm)	0,6369	3.483,84€
Prémio (Av)	70%	2.438,69€

O quadro seguinte parte da hipótese do Concessionário vir a propor um número de passageiros de pagamento comprometido acima do definido pelo Concedente.

O Concessionário até pode propor valores significativamente acima, e com esse dado acabar por ganhar o concurso, mas posteriormente pode verificar-se que não cumpre esse compromisso e, para evitar essas situações coloca-se uma penalização acessória como a apresentada no quadro abaixo.

Número de passageiros proposto de 1.500.000 (Vo)		
Passageiros transportados (v)		1.094.000
Nível do cumprimento	73%	406.000
Valor sem penalização	5%	75.000
Incidência da penalização		331.000
Tarifa média	0,6369	
Penalização	15%	31.622,09€

Programa de Concurso

Ponto 3 do anexo I

De acordo com o ponto 3 do anexo I do Programa de Concurso, é referido que “o número médio anual de passageiros a transportar nos 10 anos de contrato será no mínimo de 1.094.000”, sendo esta uma variável com ponderação para avaliar as propostas dos concorrentes, mas também, pelo que se consegue entender da leitura do Anexo IX do C.E., uma variável que poderá representar penalizações ou repartições de receita para o futuro Concessionário.

No entanto, analisando as peças do concurso verificamos que em 2018 foram transportados 902.971 passageiros (Carreiras Urbanas e Linha Azul) e em 2019 foram 802.721 passageiros.

Deste modo, agradecemos os seguintes esclarecimentos:

a) o Município de Évora pagará alguma compensação ao Concessionário caso não se verifique anualmente um n.º mínimo de 1.094.000 passageiros transportados?

R: Não estamos perante uma prestação de serviços, pelo que o Concessionário terá de assumir o risco para o número mínimo de passageiros.

Não existirá compensação suplementar, mas apenas a compensação tendo por base o compromisso mínimo de passageiros de 1.094.000, sendo esse valor um pressuposto de partida.

b) qual é o racional logico em colocar uma penalização ao Concessionário caso o n.º de passageiros transportados seja inferior ao compromisso de passageiro a transportar?

R: Pretende-se que a exploração da Concessão por parte de um operador de grande qualidade, o qual consiga integrar uma nova dinâmica no transporte público urbano rodoviário e deste

modo melhorar a circulação e estacionamento na cidade de Évora, atraindo novos utilizadores para o transporte público urbano.

c) o futuro Concessionário terá de suportar todo o risco de Procura e ainda pode ser penalizado?

R: Conforme demonstrado nos quadros acima a penalização pretende alcançar dois objetivos. Por um lado, garantir a atratividade do transporte público e, por outro lado, evitar o surgimento de propostas da parte do Concessionário que possam desvirtuar o concurso ao avançar com um número de passageiros significativamente acima do proposto pelo Concedente.

Pedido de esclarecimentos da empresa **Rodoviária do Alentejo, S.A.**,

Questão n.º 1

Programa de Concurso

Artigo 3.º

Solicita-se um esclarecimento sobre quais os pressupostos de procura e de projeções económico-financeiras em que se baseou a decisão de contratar consubstanciada na deliberação da Câmara Municipal de Évora de 02.12.2020?

R: O pressuposto de número mínimo de passageiros (analisado num quadro fora da conjuntura COVID) tem por base os valores históricos após a entrada em vigor do programa de apoio à redução de tarifado (PART).

As projeções económico-financeiras tiveram por base os valores de referência de mercado e o histórico do desempenho financeiro da atual Concessão.

Fundamentos na estimativa de passageiros.

- a) Não estamos perante um quadro de mera aquisição de serviços, através da qual a entidade pública pode contratar, a uma entidade terceira, um determinado serviço (no presente caso transporte público urbano), onde a entidade poderia adquirir 1 milhão de passageiros/ano, assumindo exclusivamente o risco de tal pressuposto não ser atingido. Mas, conforme já referido essa seria uma opção não adequada já que o ente público ao não intervir na gestão do serviço dificilmente conseguiria garantir tal objetivo.
- b) Mas, o que se pretende é um modelo de Concessão de serviço público com objetivos mínimos que devem ser cumpridos pelo Concessionário, sendo, neste caso o risco partilhado.
- c) A base de partida de 1.094.000 de passageiros no ano inicial mantém-se idêntica à do procedimento lançado em 2010 e que agora se está a terminar, no procedimento que então foi aprovado o ente público (Município de Évora) valorizou as propostas sujeitas a concurso caso os concorrentes assumissem um compromisso de passageiros superior ao limiar mínimo. E, nesse procedimento, os concorrentes, obviamente que procedendo a um prévio estudo de mercado propuseram-se atingir um total de passageiros, ao longo dos 10 anos da Concessão, entre 12.062.000 (a pior das propostas) e 13.052.000 (proposta vencedora).

- d) O facto de o atual Concessionário não ter alcançado os objetivos a que se comprometeu não pode servir de elemento para correção em baixa do objetivo, pois, caso se adotasse esse pressuposto seria, no facto quebrar o princípio do risco partilhado, inerente a uma parceria público-privada, transmitindo esse risco por inteiro para o ente público.
- e) É assim que o procedimento agora proposto apresenta como objetivo o serviço alcançar um total de 12.118.000 passageiros, valor que corresponde apenas a 95% da média do compromisso de passageiros expressa pelos concorrentes no anterior procedimento.
- f) Acresce que este valor é potenciado por novos e determinantes elementos, destacando-se a nova política Nacional para a mobilidade que tendo por pilar central o PART veio impulsionar de modo significativo o número de passageiros que passaram a recorrer ao transporte público urbanos de Évora no último trimestre de 2019 e 1.º trimestre de 2020.
- g) Mais. A atual revisão da proposta de circuitos, com a introdução de um novo circuito e proposta de ajustamento de horários, tem por objetivo melhorar e diversificar a oferta, com o inerente aumento de passageiros.
- h) O facto da trajetória ter sido fortemente abalada pela crise pandémica, consideramos que este fator, embora de enorme significado, não pode servir de argumento para a análise do modelo já que os seus efeitos negativos na abruta queda de rendimentos dos operadores tem sido compensado por recursos públicos extraordinariamente afetos à situação.

Análise de sensibilidade do modelo

- a) O projeto assenta na obrigação de um número mínimo de circuitos e carreiras, o que conduz a considerar como fixos os custos operacionais. Nas estimativas efetuadas para determinação do valor de base do procedimento estes foram estimados pelo ente público em 15,445 milhões de euros para o período de Concessão. Tratando-se de um dado não se justifica efetuar qualquer análise de sensibilidade sobre a componente dos custos. E ainda que considerando os custos unitários como um dado o procedimento salvaguarda o princípio de manutenção do equilíbrio económico-financeiro do contrato, já que perante a hipótese de ocorrerem variações importantes nos gastos do serviço os gastos unitários poderão ser revistos.
- b) Já quanto aos proveitos diretos, principalmente os decorrentes do número de passageiros, faz todo o sentido, pois a sua variação determina não só a dimensão do risco potencial a assumir pelo Concessionário, no caso de não atingir esse objetivo, assim como, o Concedente ter eventualmente a necessidade de rever a base do procedimento, sem que isso possa significar a quebra do princípio de partilha de risco.
- c) De referir que o serviço público só seria sustentável num cenário de 2 milhões de passageiros ano (quadro irrealista, embora o atual Concessionário se tenha comprometido com esse objetivo no último ano do contrato), ou na necessidade de incrementar o preço do serviço em 65%, situação ainda mais irrealista.

Questão n.º 2

Programa de Concurso

Anexo I – Modelo de avaliação das propostas - Ponto 1.2

Considerando a fórmula apresentada, pergunta-se qual a pontuação máxima possível de obter?

R: A avaliação das propostas será feita mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$PG = CE \times 0,35 + CP \times 0,20 + SB \times 0,25 + TC \times 0,20$$

Sendo que:

PG - Pontuação Global do Concorrente;

CE – Compensação Económica e Financeira;

CP – Compromisso de Passageiros;

SB – Sistema de Bilhética;

TC – Tipo de combustível/energia da frota.

A pontuação máxima possível de obter é de 39,2 pontos.

Procedemos à alteração da escala do compromisso dos passageiros, a qual não veio a alterar a pontuação máxima a trás referida.

Questão n.º 3

Programa de Concurso

Anexo I – Modelo de avaliação das propostas - Ponto 3

Considerando o número de médio de passageiros existentes, manifestamente inferior ao indicado, bem como atendendo à forte quebra na procura dos transportes em geral e nos transportes de Évora em particular, sobretudo no último ano, quais os pressupostos para os valores indicados como mínimos?

R: O pressuposto de número mínimo de passageiros (analisado num quadro fora da conjuntura COVID) tem por base os valores históricos após a entrada em vigor do programa de apoio à redução de tarifado (PART).

O número de passageiros é uma variável fundamental de natureza estrutural, não pode ser avaliada por elementos de natureza conjuntural (COVID-19), cujo impacto tem sido, e bem, tratado de modo autónomo por legislação e intervenção específica das autoridades públicas.

Questão n.º 4

Programa de Concurso

Anexo I – Modelo de avaliação das propostas - Ponto 5

Solicita-se que se esclareça se apenas são admitidos veículos elétricos ou outro tipo de veículos qualificados como de “emissões zero”?

R: Para efeitos de avaliação neste ponto apenas são considerados veículos elétricos.

Questão n.º 4

Programa de Concurso

Ponto 9.8.3

O Decreto Regulamentar 25 de 2009 fixa as taxas máximas de amortização. Podem ser consideradas taxas de amortização diferentes?

R: Sim.

Questão n. º 5

Caderno de Encargos

Cláusula oitava, n.º 1

É referido que os bens identificados no Anexo I são pertença do Concedente e afetos à concessão. Uma vez que, sendo nosso entendimento que os referidos bens pertencem ao atual concessionário, como se fará esta passagem de bens?

R: A passagem destes bens para o Concedente não terá custos para os concorrentes deste concurso.

Questão n. º 6

Caderno de Encargos

Cláusula décima quarta, n.º 5

É referido que o valor de € 2.000.000 (dois milhões de euros). Como se chega a este valor?

R: Este valor foi determinado no âmbito do estudo Económico e Financeiro desenvolvido pelo Concedente na avaliação do modelo de financiamento, sendo esse o valor necessário para garantir a consistência do equilíbrio durante a totalidade desta Concessão.

Questão n. º 7

Caderno de Encargos

Cláusula quadragésima quarta, n.º 1

Considerando o volume de negócios conhecido, do atual operador, durante o seu período de concessão (10 anos) e que esse valor se situa manifestamente abaixo dos € 15.671.000 indicado, pergunta-se como se chegou a este valor?

R: O valor dos 15,671 M € corresponde à estimativa dos custos totais acrescidos de um resultado antes de impostos de 2% sobre os gastos de exploração, correspondendo a proposta do montante de indemnização compensatória de 6.157 M € ao diferencial necessário para garantir o equilíbrio, pelo que o modelo estima que os valores obtidos pelo Concessionário com rendimentos totais autorizados estimados em 9,513 M €.

Questão n. º 8

Caderno de Encargos

Anexo III – Rede de Transportes e Oferta de Serviço

Verifica-se que a Linha Azul Norte e a Linha Azul Sul têm paragens regulares no Terminal Rodoviário.

O referido Terminal, gerido pela Rodoviária do Alentejo, tem, ao abrigo da legislação em vigor, um regulamento de exploração que obriga ao pagamento de todos os toques no terminal, conforme preço.

Considerando o elevado número de toques mensais das Linhas Azuis referida, pergunta-se a quem compete o pagamento deste valor?

R: As paragens do serviço LinhAzul que se efetuam no terminal rodoviário não têm obrigatoriamente de ser no seu interior, podendo efetuar-se em local próprio na pública anexo ao mesmo.

Caso o concorrente opte por fazer paragem no interior do terminal rodoviário deve ter em conta o regulamento de exploração que obriga ao pagamento dos toques, conforme preço disponível no site da Rodoviária do Alentejo, SA.

Questão n.º 9

Caderno de Encargos

Anexo IV – Tarifário, Títulos de Transporte e Metodologia de Atualização Tarifária

1. Carreiras Urbanas

Atualmente existe um passe combinado com o operador de serviço interurbano. Na descrição dos títulos referida, esse passe não consta.

Pergunta-se se vai deixar de existir e, caso se mantenha, como se garante que o novo operador tenha sistema de bilhética compatível com o operador de serviço interurbano?

R: O passe combinado com o operador de serviço interurbano que aqui é mencionado não tem custos adicionais para o futuro Concessionário, tratando-se de um cartão único (passe) que agrega dois serviços de transporte (urbano + interurbano). Pelo que o mesmo será a manter.

Por outro lado, no ponto n.º 7 do Anexo VI – Tarifário, Títulos de Transporte e Metodologia de Atualização de Tarifas – “O Concessionário deverá desenvolver iniciativas de forma a disponibilizar passes intermodais, destinados aos passageiros que necessitem de utilizar simultaneamente serviços de transporte da rede objeto de contrato e serviços de transporte de outras redes, nomeadamente o transporte rodoviário interurbano.”

Questão n.º 10

Caderno de Encargos

Cláusula sexagésima terceira – Transmissão de conhecimento

Questiona-se qual o âmbito e o que se pretende, efetivamente, com esta cláusula?

R: O Concessionário obriga-se a transferir, todas as informações necessárias para utilização, gestão, manutenção da exploração da Concessão, incluindo, entre outros, processos de passes, percursos... (informação existente no sistema de bilhética).

Questão n.º 11

Caderno de Encargos

Anexo VI – Procedimentos Passes Sociais e Passes Jovem das Carreiras Urbanas

É solicitado cópia do cartão de cidadão para atribuição de passes. Pergunta-se se tal requisito não colide com o Regime de Proteção de Dados?

R: No anexo VI estão definidos os procedimentos relativamente aos passes jovem e social das Carreiras Urbanas. É definida a forma de atribuição dos passes, validade, revalidação, processo de candidatura e análise, atribuição das competências dos Concessionário e Concedente, entre outros.

No que diz respeito à entrega de cópia do cartão de cidadão para atribuição de passes, esclarecemos que o artigo 5.º da Lei n.º 7/2007 de 5 de fevereiro refere o seguinte:

“1 - A conferência de identidade que se mostre necessária a qualquer entidade pública ou privada não permite a retenção ou conservação do cartão de cidadão, salvo nos casos expressamente previstos na lei ou mediante decisão de autoridade judiciária.

2 - É igualmente interdita a reprodução do cartão de cidadão em fotocópia ou qualquer outro meio sem consentimento do titular, salvo nos casos expressamente previstos na lei ou mediante decisão de autoridade judiciária.

3 - A pessoa que encontrar o cartão de cidadão que não lhe pertença ou a entidade a quem o cartão for entregue deve remetê-lo imediatamente a qualquer serviço de receção ou a autoridade policial.”

A lei proíbe a reprodução do cartão de cidadão em fotocópia ou qualquer outro meio, como a

digitalização, apenas se não existir o consentimento do titular. As entidades públicas ou privadas estão proibidas de reter ou conservar o documento para verificar a identidade. Nesses casos, os dados devem ser introduzidos no sistema informático, formulário ou outra plataforma, na sua presença.

Pedido de esclarecimentos da empresa **Vale do Ave Transportes**,

Questão n.º 1

Cláusula / Anexo 8.º - Afetação de bens à concessão / Anexo I

Questionamos se os bens a afetar à concessão referidos no Anexo I têm algum custo de licenciamento ou renda mensal.

R: Os bens a afetar à Concessão referidos no anexo I não têm custo de utilização para o futuro Concessionário, contudo a colocação de publicidade nos mesmos está sujeita às regras definidas no n.º 1.4. do anexo VIII – Outras receitas.

Questão n.º 2

Cláusula / Anexo 8.º - Afetação de bens à concessão / Anexo I

Questionamos se os abrigos de passageiros dispõem de abastecimento de energia elétrica e em caso positivo solicitamos indicação dos custos anuais dos mesmos.

R: Os abrigos de passageiros existentes não dispõem de ligação elétrica, apenas têm a possibilidade de receber fornecimento de energia elétrica.

Questão n.º 3

Cláusula / Anexo 8.º - Afetação de bens à concessão / Anexo I

Caso no decurso da concessão seja necessário substituir algum dos abrigos de passageiros da concedente é nosso entendimento que a propriedade do mesmo passa a ser do concessionário. Confirmam o nosso entendimento?

R: Sim.

Questão n.º 4

Cláusula / Anexo 8.º - Afetação de bens à concessão / Anexo II

É nosso entendimento que todos os bens a afetar à concessão pelo concessionário no final do contrato mantêm-se na propriedade do concessionário. Confirmam o nosso entendimento.

R: O material circulante, bem como os restantes ativos afetos à Concessão, não se transfere para o Concedente no final do contrato de Concessão.

Porém, de acordo com o estabelecido no anexo IX, o Concedente será compensado pelo valor líquido das mais-valias efetiva, ou estimada no final do contrato, relativas aos ativos afetos à Concessão, resultante da diferença entre o valor escriturado (obtido pela dedução sistemática das depreciações) e o valor de mercado do ativo no final da Concessão.

Caberá ao Concessionário propor o modelo da compensação referida no parágrafo anterior, podendo a mesma ser garantida por caução a constituir até ao penúltimo ano do contrato.

Questão n. º 5

Ponto 4 da cláusula 10ª

De acordo com o ponto 4 da cláusula 10ª "o concessionário pode exercer atividades complementares ou acessórias das que constituem o objeto principal da Concessão, desde que obtenha autorização prévia expressa do Concedente e desde que mantenha uma contabilidade analítica que permita separar as contas dessas atividades e da Concessão. "

De que depende a autorização do concedente?

Poderão ser realizadas atividades como 1. Serviço Regular Especializado, 2. Turismo, 3. Expresso, 4. Publicidade, 5. Prestação de serviços de manutenção?

R: O Concessionário poderá exercer atividades complementares ou acessórias das que constituem o objeto principal da Concessão, desde que, autorizadas pelo Concedente e sujeitas a possíveis restrições de atividades reguladas e cuja autorização cabe à entidade reguladora, nomeadamente quando são objeto de Concessão. Por exemplo os serviços regulares, ou expressos, estão sujeitos a Concessões que impedem a intervenção de operadores que não tenha o título de Concessão. Já atividades como Turismo (entendendo-se com atividade complementar e acessória, o que pressupõe que não pode prejudicar a atividade regular dos transportes urbanos de Évora nem gerar um desgaste acrescido em termos expressivos do equipamento que conduza à sua degradação antecipada), mas sim, pode ser estimada. De igual modo os serviços de manutenção dependem de uma atividade não sujeita a restrições regulatórias (leia-se Concessão). Para além dos exemplos apresentados o Concessionário pode também obter rendimentos acessórios através da cedência de pessoal, nomeadamente dentro do grupo, caso disponha de outras operações compatíveis com a atividade objeto da Concessão.

Questão n. º 6

Ponto 3 da cláusula 25ª

É nosso entendimento que os 3 postos de atendimento previsto dentro e fora do centro histórico de Évora não têm obrigatoriamente que ser postos próprios. Confirmam o nosso entendimento?

R: Sim, podem existir parceiros de negócio como por exemplo tabacarias, papelarias entre outros.

Questão n. º 7

Cláusula 27ª do ponto 2

De acordo com a presente cláusula" O sistema de bilhética deve ser aberto à introdução de melhorias e inovações técnicas".

Entendemos não ser possível cumprir um requisito que, à partida, se desconhece. Podem detalhar tecnicamente o que se pretende relativamente a melhorias e inovações técnicas?

R: Deve ser possível atualizar o sistema de bilhética a qualquer momento e sempre que surjam melhorias e inovações técnicas compatíveis com o sistema de base instalado no início da Concessão.

Questão n.º 8

Cláusula 28ª do ponto 2

De acordo com a presente cláusula "O Concessionário deve cumprir a legislação nacional e europeia, regulamentos administrativos e instrumentos de regulamentação de trabalho aplicáveis em matéria de contratação de pessoal, designadamente no que respeita ao regime relativo à transmissão de unidade económica constante do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na redação em vigor". Questionamos se existe estrutura de recursos humanos a transitar para a nova concessão. Caso exista solicitamos a lista nominal de funcionários por tipo função, antiguidade, local de trabalho e nível salarial.

R: Estabelece a cláusula 28ª do Caderno de Encargos:

"1. O Concessionário obriga-se a estabelecer e a manter uma estrutura de recursos humanos que permita dar satisfação aos objetivos propostos e às exigências do Contrato, devendo dispor, durante todo o Período de Funcionamento Normal, de um número suficiente de pessoal dotado de experiência, formação adequada e qualificação ou licenciamento necessário para exercer, de forma contínua ou pontual, as atividades objeto do Contrato.

2. O Concessionário deve cumprir a legislação nacional e europeia, regulamentos administrativos e instrumentos de regulamentação de trabalho aplicáveis em matéria de contratação de pessoal, designadamente no que respeita ao regime relativo à transmissão de unidade económica constante do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na redação em vigor.

3. Até 30 dias antes do termo do Período de Transição, o Concessionário deve apresentar, para aprovação do Concedente, a lista de recursos humanos, com indicação da função e identificação de cada recurso humano, indicando quais os que resultam de integração e quais os que foram contratados de novo, incluindo aqueles que pertencem a entidades subcontratadas."

E a cláusula 5.ª do Caderno de Encargos, vem regular as ações a tomar pelo Concessionário no período de transição, de 180 dias, definindo que:

(...)

"5. Antes do termo do período de transição, o Concessionário deve, nomeadamente:

(...)

c) Apresentar ao Concedente a lista de recursos humanos nos termos da Cláusula 28.ª;

Enquadrando-se a Concessão no conceito de transmissão e verificados alguns dos critérios nomeados pelo Tribunal de Justiça da Comunidade Europeia, transmite-se para o Concessionário a posição do empregador nos contratos de trabalho dos trabalhadores existentes à data da transmissão. Porém, não se verificará este efeito caso a entidade transfira, até ao momento da transmissão, os trabalhadores afetados para outro "estabelecimento, parte da empresa ou estabelecimento que constitua uma unidade económica...".

As peças procedimentais estabeleceram um período de transição, que fixou em 180 dias, e o Concessionário, até 30 dias antes do termo desse período, deve de apresentar ao Concedente a lista de recursos humanos que será objeto de transmissão devendo cumprir o regime relativo à transmissão de unidade económica constante do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na redação em vigor.

Questão n.º 9

Cláusula 44ª

O valor do contrato é de 15.671.00,00 € sendo a compensação económica máxima de

6.157.00,00€. Pressupomos que o diferencial dos valores supra referidos no montante de 9.514.000,00 resulta da receita direta de passageiros. Confirmam este nosso entendimento?

R: O valor dos 15,671 M € corresponde à estimativa dos custos totais do operador acrescidos de um resultado antes de impostos de 2% sobre os gastos de exploração, correspondendo a proposta do montante de indemnização compensatória de 6.157 M € ao diferencial necessário para garantir esse montante, pelo que o modelo estima que os valores obtidos pelo concessionário com a prestação de serviços da concessão e de outros rendimentos complementares 9,513 M €. Assim o diferencial não resulta exclusivamente da receita direta de passageiros, mas considera igualmente outros rendimentos complementares autorizados e já esclarecidos em pontos anteriores.

Questão n.º 10

Cláusula 44ª

Com base nas receitas dos anos 2018 e 2019, disponibilizadas nas peças do concurso, verificamos que mesmo aplicado uma taxa de crescimento de 2%/Ano às receitas apuradas em 2019 o volume global de receita de passageiros poderia atingir o máximo 6.352.098,43 €. Questionamos de onde resulta a diferença da receita de passageiros e os 9.514.00,00 que resulta do diferencial entre o valor do contrato e o valor máximo de compensação?

Existem mais alguma fonte de receita que possa ser associada à concessão?

R: Os títulos de transporte não foram atualizados durante o período da atual Concessão, tendo sido apenas atualizados para este procedimento concursal.

Face ao número de passageiros estimado e ao valor dos títulos o Concedente estimou no estudo económico rendimentos de 7,7 M € na receita de passageiros e o restante em resultado de atividades complementares e acessórias.

Questão n.º 11

Cláusula 44ª

Com base no histórico de passageiros de 2018 e 2019 verificamos que a quebra de passageiros de 2018 para 2019 foi de 11,10 % (100250 passageiros). Face a esta quebra de passageiros foi feita uma análise de procura que sustente os 10 anos da concessão?

Podem disponibilizar alguma informação que permita projetar as receitas de passageiros nos 10 anos da concessão?

R: Relativamente ao questionado, podemos elencar um conjunto de investimentos previstos para o território:

- **Parque de Indústria Aeronáutica de Évora (PIAE):** A cerca de 6 km da cidade, com a presença de empresas como a Embraer Portugal, a Mecachrome, a EMMAD e a Air Olesa, vocacionadas para a fabricação de materiais e sistemas de componentes do ramo aeronáutico revelam uma aposta consolidada no setor, que se quer intensificar nos próximos anos. Estão, para esse efeito, preparados lotes industriais, para utilização exclusiva no ramo, devidamente infraestruturados e de proximidade com o Aeródromo, o Parque Industrial e Tecnológico;
- **Aeródromo:** A cerca de 3,5 km da cidade, recebe empresas e entidades do ramo aeronáutico com importância para a atividade económica e desportiva. A presença de uma escola de pilotos é elemento fundamental para a vida desta infraestrutura, situação que se prevê intensificar nos próximos anos. É igualmente de enorme importância a presença de oficinas de manutenção aeronáutica e que a par do conjunto de atividades recreativas, desportivas e de lazer que aí acontecem, geram a procura por este equipamento;

- **Parque Alentejo de Ciência e Tecnologia (PACT):** A cerca de 1,5 km do Aeródromo, acolhe 35 empresas do ramo do I&DT no quadro do sistema regional de transferência de tecnologia (srtt). Está a decorrer o concurso de expansão, com a construção de novos edifícios preparados para receber novas empresas no ramo da aeronáutica, saúde digital, tecnologias da informação e comunicação e indústria 4.0.
- **Parque Industrial e Tecnológico de Évora (PITE):** Com expansão prevista para receber atividades económicas de carácter misto, tais como indústria, armazéns, comércio e serviços, e também responder à procura de lotes para instalação de PME's.
- **Construção do Hospital Central do Alentejo:** infraestrutura de saúde de nível regional potenciará a criação de novos postos de trabalho diretos, mas também indiretos, com impacto no tecido socioeconómico do concelho, e da cidade em particular;
- **Construção do novo troço Évora-Évora Norte:** ligação ferroviária Sines-Caia, permitirá potenciar o transporte de mercadorias pela ferrovia e gerar atividade económica direta e indireta;
- **Évora Capital Europeia da Cultura 2027:** A cidade é candidata a Capital Europeia da Cultura, evento de maior impacto cultural ao nível europeu. Para além da dimensão cultural associada, a conquista será sobretudo importante para a cidade no que respeita ao melhoramento das infraestruturas existentes e para as a gerar. Novos espaços públicos, melhores equipamentos, procura turística, serão motivos para a dinamização da economia.

Questão n.º 12

Caderno de Encargos

Anexo III

De acordo com o ponto 2.1 do Anexo III a exploração do serviço público de transportes é realizada em regime de exclusividade. É nosso entendimento que em todas as origens/destinos que integrem a rede a concurso não será possível a outros operadores, nomeadamente a rede da CIM Alentejo embarcar ou desembarcar passageiros. Confirmam o nosso entendimento?

R: O Concessionário goza, a partir do início do Período de Funcionamento Normal, do direito de explorar o serviço de transporte público de passageiros regular na cidade de Évora, em regime de exclusivo.

Existem outros serviços de transporte a circular com a devida autorização administrativa, como é o caso, por exemplo, do serviço interurbano. Pelo que há paragens e troços comuns ao serviço urbano e interurbano. No entanto a utilização é diferenciada de acordo com a oferta de cada rede.

Questão n.º 13

Caderno de Encargos

Anexo III

De acordo com o ponto 3 do Anexo III, relativamente à oferta mínima definida neste anexo solicitamos a disponibilização da quantidade de quilómetros mínimos a oferecer por linha e tipo de dia (dia útil, Sábados, Domingos e feriados).

R: A informação relativa aos Kms comerciais/dia de cada carreira encontra-se no ficheiro Excel em anexo.

Questão n.º 14

Caderno de Encargos

Anexo III

De acordo com o ponto 3 do Anexo III, relativamente a cada uma das linhas e paragens é possível fornecer ficheiros em formato compatível com o Sistema de Informação Geográfica?

R: Não.

Questão n.º 15

Caderno de Encargos

Anexo III

De acordo com o ponto 3 do Anexo III, relativamente aos horários por linha é possível fornecer informação em formato Excel?

R: Os horários das carreiras encontra-se no ficheiro Excel em anexo.