CIMLT
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO

Oeste
Comunidade Intermunicipal

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO PARA A PARTILHA DA GESTÃO DA REDE INTER-REGIONAL DOS SERVIÇOS PUBLICOS RODOVIÁRIOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Considerando que:

A) A Lei n. º 52/2015, de 9 de junho, aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) estabelecendo, no seu Anexo, 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;

B) 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 7º e 8º do citado regime jurídico;

C) 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 9º do RJSPTP;

D) Os operadores de serviço público de transporte registaram no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) linhas relativas a serviços inter-regionais;

E) Às Autoridades de Transporte compete, entre outras atribuições, validar a informação registada e, posteriormente, emitir as autorizações de exploração provisória do serviço público de transporte de passageiros respetivo;

F) De acordo com o previsto no artigo 10º 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;

G) O presente Contrato Interadministrativo não constitui, na sua essência, uma delegação de competências, mas uma forma de possibilitar a operacionalização e gestão dos serviços de transporte público de passageiros de natureza inter-regional, verifica-se, assim, a dispensa do cumprimento do disposto no nº. 2 do artigo 122º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro.

H) O presente Contrato Interadministrativo tem vantagens no que respeita a:

- Permitir a integração dos serviços inter-regionais numa lógica de rede, com vantagens significativa para o nível de serviço prestado às populações;

- Permitir a otimização do esforço de aprendizagem relativo ao modelo de planeamento e gestão da rede por parte das equipas técnicas;
- Permitir alargar o âmbito territorial, o que potencia as economias de escala dos contratos de serviço público a celebrar.

E tendo em conta que:

Para a celebração do presente Contrato Interadministrativo apresenta-se igualmente a análise e demonstração dos requisitos necessários para uma gestão em rede intermunicipal dos transportes públicos, de modo a realizar o enquadramento jurídico-financeiro que sustente os objetivos previstos na Lei n.º75/2013, de 12 de setembro, nomeadamente no seu artigo 112º, 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;

1. 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

Na impossibilidade de realizar uma análise mais aprofundada do impacto económico-financeiro que comprove uma eficiente gestão dos recursos públicos, sem ações deficitárias, entendeu-se introduzir uma cláusula no contrato interadministrativo que assegurasse 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.º75/2013 de 12 de setembro, por aplicação do artigo 122.º, n.º2 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.

1.2. 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 realizada através de uma abordagem partilhada que envolva os principais atores onde se destacam as autoridades de transporte e os operadores:

- Potencia 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.
- Potencia 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.
- Potencia a otimização dos custos administrativos necessários à "regulação" e gestão do sistema e diminui o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado".

Como se pode constatar, há um aumento da eficiência da gestão dos 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.

1.3. 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 têm 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 partilha 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, 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 partilha 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.

1.4. 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.°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 garantirem 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 RJSPTP 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 munícipes (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.

Entre:

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO (adiante designada abreviadamente por CIMLT), com sede na Quinta das Cegonhas, Apartado 577, 2001-907 Santarém, pessoa coletiva n.º 508787033 aqui representada por Pedro Miguel César Ribeiro, representada por Pedro Miguel César Ribeiro na qualidade de Presidente do Conselho Intermunicipal e com poderes para o ato, e em execução do Despacho N.º 11/2019, de 23 de abril, ratificada na reunião do Conselho Intermunicipal de 30 de abril de 2019, adiante designada como Primeiro Outorgante,

E

COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO OESTE (adiante designada abreviadamente por OesteCIM), pessoa coletiva n.º 502266694, com sede na Avenida General Pedro Cardoso, 9, 2500-922 Caldas da Rainha, aqui representada por Pedro Miguel Ferreira Folgado, na qualidade de Presidente do Conselho Intermunicipal, com poderes para o ato, e em execução da deliberação do Conselho Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal do Oeste datada de 28 de março de 2019, adiante designada como Segundo Outorgante.

É acordado e reciprocamente aceite o presente contrato interadministrativo para a partilha da Gestão da rede Inter-regional dos serviços públicos Rodoviários de Transporte de Passageiros, que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1ª

Natureza do Contrato

O presente Contrato tem a natureza de contrato Interadministrativo para a partilha da Gestão da rede Inter-regional dos serviços públicos Rodoviários de Transporte de Passageiros , sendo celebrado ao abrigo do disposto nos artigos 7.º n.º 2, 8º n.º 4 e 10.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (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 122º, por não se tratar de delegação de competências.

Cláusula 2ª

Lei Habilitante

O presente Contrato é celebrado ao abrigo do disposto no artigo 10º da Lei nº52/2015,de 9 de junho (RJSPTP), na alínea l) do n° 1 do artigo 90º e no artigo 117 nº1.°, todos do Anexo I da Lei nº75/2013, de 12 de setembro (Regime jurídico das autarquias locais, aprovou o estatuto das entidades intermunicipais, estabeleceu o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprovou o regime jurídico do associativismo autárquico); do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23. 10. 2007, da Lei 10/90, de 17 de março (Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestes); Decreto-lei 60/2016, de 8 de setembro (Serviço de Transporte de Passageiros Flexível) e do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-lei n° 4/2015, de 7 de janeiro.

Cláusula 3.ª

Objeto

O presente Contrato Interadministrativo tem por objeto a partilha da Gestão da rede Inter-regional dos serviços públicos Rodoviários de Transporte de Passageiros e respetivas condições de partilha da gestão da rede inter-regional do serviço público rodoviário de transporte de passageiros entre as Autoridades de Transportes signatárias, sobre os serviços/linhas em causa.

Cláusula 4.ª

Âmbito

1. O presente Contrato Interadministrativo tem lugar no âmbito de uma lógica de trabalho em parceria, sendo recíprocas as vantagens para as entidades signatárias.
2. Tendo em conta o número de paragens no percurso base das linhas inter-regionais, a distância global percorrida por ano em cada território bem como a função do serviço, as autoridades de transporte signatárias acordam exercer as competências de autoridade das linhas inter-regionais de acordo no Anexo I a este Contrato Interadministrativo e que dele faz parte integrante.
3. A competência de autoridade de transporte será assumida sobre a totalidade da carreira, incluindo percurso base, variantes e parcelares, de acordo com o Anexo I.
4. Para efeitos do disposto do número anterior, independentemente da competência dos outorgantes, ambos poderão monitorizar os troços que atravessam os seus territórios, em comum acordo, embora a fiscalização seja apenas da competência da Autoridade Transportes responsável pela linha base.

Cláusula 5.ª

Princípios Gerais

A negociação, celebração, execução e cessação do presente Contrato 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.

Cláusula 6.ª

Obrigações

1. Previamente a qualquer tomada de decisão sobre uma linha inter-regional, cabe à Autoridade de Transporte competente, obter parecer vinculativo das restantes Autoridades de Transporte, sempre que a área territorial das mesmas seja afetada por tal decisão.

2. Excetuam-se do numero anterior, as situações em que estiver em causa o transporte escolar e que revistam caracter 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 ad decisão tomada.
3. Sempre que estiver em causa uma decisão que abrange exclusivamente o território da Autoridade de Transportes competente, esta apenas fica obrigada ao dever de informar os demais, o que deve ter lugar no prazo de 30 dias.

Cláusula 7.ª

Conteúdos a fornecer

1. A partilha de informação visa, por um lado, que cada Autoridade Transportes disponha de toda a informação de apoio à decisão e, por outro, que ambas possam trabalhar com dados corretos e atualizados.
2. Os conteúdos objeto de partilha respeitam às linhas inter-regionais que cada Autoridade Transportes gere de acordo com o referido anexo.
3. A informação será disponibilizada em formato digital, compatível com os sistemas informáticos mais comuns.
4. A informação solicitada deverá ser disponibilizada no final de cada trimestre ou a pedido da Autoridade de Transportes no prazo máximo de 15 dias.

Cláusula 8.ª

Propriedade dos conteúdos

1. Pelo presente contrato, fica desde já autorizada a divulgação na internet ou qualquer outro uso congénere, dos conteúdos, a menos de menção expressa de não divulgação por parte das Autoridades signatárias.
2. Não está autorizada a comercialização de conteúdos, sem autorização prévia, expressa por escrito, das Autoridades signatárias.

Cláusula 9.ª

Cooperação entre as Autoridades signatárias

1. Será indicado por cada signatário um interlocutor que operacionalizará a cooperação de acordo com o clausulado do presente Contrato Interadministrativo.
2. As Autoridades signatárias podem substituir os seus representantes devendo, contudo, comunicar às outras signatárias a substituição ocorrida no prazo de 30 dias.

Cláusula 10.º

Responsabilidade Financeira e salvaguarda do não aumento da despesa global

1— O presente contrato não representa, para efeitos do disposto na alínea a) do nº 3 do artigo 115º da Lei nº 75/2013, aumento da despesa pública global, ficando as partes outorgantes desde já obrigadas ao cumprimento do mesmo.

2 — 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

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

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

Cláusula 12.ª

Vigência do Contrato Interadministrativo

O presente Contrato Interadministrativo tem a duração de três anos, renovando-se automaticamente, por iguais períodos, desde que não seja denunciado por acordo de todas as partes.

Cláusula 13.ª

Resolução

1. O presente Contrato Interadministrativo pode ser feito cessar em qualquer momento, por comum acordo de todas as partes.
2. A cessação da participação unilateral de qualquer das partes pode ser feita mediante um aviso prévio não inferior a 6 (seis) meses.
3. A cessação do contrato não pode originar quebra ou descontinuidade da prestação do serviço público, ficando a entidade que se pretende desvincular obrigada a indemnizar nos montantes que advenham da nova situação causados com tal desvinculação.

Cláusula 14º

Revisão

1. Durante a vigência do presente Contrato Interadministrativo, o mesmo 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 Contrato aos objetivos pretendidos;
   c) Alterações legislativas com impacto direto e relevante na execução do Contrato;
   d) Por proposta fundamentada de qualquer das Partes e aceite pela outra.
   e) Em qualquer outro caso em que haja consenso entre as Partes.
2. As alterações ao contrato devem revestir forma escrita, as quais constituirão seus aditamentos e dele farão parte integrante.
3. Qualquer alteração ao Contrato 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 15º

Compensações financeiras

1. No âmbito do presente Contrato Interadministrativo não existirão compensações financeiras entre as partes sendo cada Autoridade de Transportes responsável financeiramente pela sua operação;

2. Em casos excecionais, podem as partes acordar a necessidade da existência de compensações financeiras devendo as mesmas ser devidamente fundamentadas e alvo de adenda ao presente contrato.

Cláusula 16º

Redução Tarifária no Serviço Rodoviário

1. Nos casos de assinaturas de linha em que a origem ou destino pertence a outra Autoridade de Transportes, o desconto a aplicar, no âmbito do Programa de Apoio à Redução de Tarifário (PART) aprovado pelo Despacho n.º 1234-A/2019, 04.02, será alinhado com o desconto definido pela outra Autoridade de Transportes nos serviços inter-regionais, sendo suportado por cada CIM 15% de desconto na assinatura de linha normal.
2. O desconto no âmbito do PART será revisto anualmente entre as CIM ou, a qualquer altura, caso o PART seja substituído por outro mecanismo de redução tarifária.
3. Findo o PART, se não existir outro programa ou mecanismo de redução tarifaria, cessam a obrigação de desconto para as autoridades de transporte signatárias.

Cláusula 17º

Comunicações

1- Para efeitos das comunicações a efetuar no âmbito do Contrato, indicam os Outorgantes os seguintes endereços e meios de contato:

a) CIM da Lezíria do Tejo - geral@cimlt.eu;

b) OesteCIM – transportes@oestecim.pt;

2 - Em caso de alteração de endereço e/ ou meio de contato, os Outorgantes comprometem-se a comunicar oportunamente, por escrito, a respetiva alteração.

Cláusula 18º

Conformidade legal e publicitação do Contrato

Em cumprimento do n.º 8 do art.º 10º do RJSPTP, o presente Contrato entra em vigor no primeiro dia útil, após a publicação no site do IMT.

Cláusula 19º

Interpretação e integração de lacunas e omissões

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

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

Santarém, 1 de maio de 2019

O Presidente da CIMLT	O Presidente da OESTECIM
(Pedro Miguel César Ribeiro)	(Pedro Miguel Ferreira Folgado)

Anexo I

Serviços partilhados entre a CIM Lezíria do Tejo e a OesteCIM

Existem 25 linhas inter-regionais cujo percurso serve as Comunidades Intermunicipais Lezíria do Tejo e do Oeste. Efetua-se de seguida uma breve descrição destas linhas com indicação da autoridade de transportes que ficará competente da sua gestão.

A linha 392 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Caldas da Rainha e Santarém.

No total, esta linha funciona com 1008 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

75% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

64% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 36% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 448 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre A-dos-Francos e Benedita.

No total, esta linha funciona com 896 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

90% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

62% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 38% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 453 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Rio Maior e Valverde (via Mendinga).

No total, esta linha funciona com 341 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM, na CIM Lezíria do Tejo e CIM Região de Leiria.

60% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

63% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo, 34% na CIM Região de Leiria e 3% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

Esta linha deverá ser alvo de um contrato interadministrativo tripartido entre a CIM Lezíria do Tejo, a OesteCIM e a CIM Região de Leiria.

A linha 500 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre A-dos-Francos e Rio Maior (via Abuxanas).

No total, esta linha funciona com 1 344 circulações por ano distribuídas por 3 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

52% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

55% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 45% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 521 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Alcobaça e Rio Maior.

No total, esta linha funciona com 3 113 circulações por ano distribuídas por 6 percursos diferentes. 4 destes percursos são exclusivos à OesteCIM e os restantes 2 têm parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

54% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

83% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 17% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 522 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Carregado e Torres Novas (via Chamusca).

No total, esta linha funciona com 5 292 circulações por ano distribuídas por 14 percursos diferentes. 7 destes percursos desenvolvem-se em exclusivo na CIM Lezíria do Tejo. 5 percursos desenvolvem-se nos territórios da CIM Lezíria do Tejo e CIM Médio Tejo e 2 percursos passam também pela OesteCIM.

83% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

87% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo, 12% na CIM Médio Tejo e 1% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as

competências da sua gestão.

Esta linha deverá ser alvo de um contrato interadministrativo tripartido entre Lezíria do Tejo, Oeste e Médio Tejo.

A linha 546 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Alcoentre e Bombarral.

No total, esta linha funciona com 3 192 circulações por ano distribuídas por 13 percursos diferentes. 8 destes percursos têm toda a sua extensão na OesteCIM e os restantes 5 têm parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

76% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

90% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 10% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 641 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Nazaré e Santarém.

No total, esta linha funciona com 1 160 circulações por ano distribuídas por 4 percursos diferentes. 2 destes percursos desenvolvem-se pela CIM Lezíria do Tejo, a OesteCIM e a CIM Região de Leiria. Os restantes 2 repartem-se apenas pela CIM Lezíria do Tejo e a CIM Região de Leiria.

41% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

53% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo, 35% na CIM Região de Leiria e 12% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

Esta linha deverá ser alvo de um contrato interadministrativo tripartido entre a CIM Lezíria do Tejo, a OesteCIM e a CIM Médio Tejo.

A linha 648 entre Peniche e Santarém funciona atualmente com operação partilhada entre:

- Rodoviária do Oeste no percurso Caldas da Rainha – Peniche
- Rodoviária do Tejo no percurso Santarém - Caldas da Rainha

Com exceção de um percurso rápido entre Santarém e Peniche, todas as circulações funcionam com rotura de carga em Caldas da Rainha com transferência de passageiros entre as viaturas da Rodoviária do Oeste e Rodoviária do Tejo.

Com a divisão da linha 648 conforme é operada atualmente, passaria a existir uma linha 648 apenas entre Peniche e Caldas da Rainha, intermunicipal da OESTECIM servindo os municípios de Caldas da Rainha, Óbidos e Peniche. E uma linha 643 entre Santarém e Caldas da Rainha com a rápida até Peniche, inter-regional entre a OesteCIM e CIM Lezíria do Tejo.

No total, esta linha funciona com 3 346 circulações por ano distribuídas por 16 percursos diferentes. 4 destes percursos desenvolvem-se exclusivamente na CIM Lezíria do Tejo. Os restantes 12 repartem-se apenas pela CIM Lezíria do Tejo e OesteCIM.

55% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM e 45% na CIM Lezíria do Tejo.

(A grande diferença de densidade de paragens entre Caldas da Rainha e Rio Maior justifica a diferença do número de paragens no percurso base.)

71% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 29% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 689 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Casal do Rei e Rio Maior (via Arco da Memória)

No total, esta linha funciona com 840 circulações por ano distribuídas por 4 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

68% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

94% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 6% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 736 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Carregado e Santarém.

No total, esta linha funciona com 6 742 circulações por ano distribuídas por 20 percursos diferentes. 7 destes percursos têm toda a sua extensão na CIM Lezíria do Tejo e os restantes 13 têm parte do percurso na CIM Lezíria do Tejo e na OesteCIM.

88% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

92% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 8% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 918 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre A-dos-Francos e Rio Maior (via Sta. Susana).

No total, esta linha funciona com 1 008 circulações por ano distribuídas por 4 percursos diferentes todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

52% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

61% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 39% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 1392 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Almeirim e Praia da Consolação.

No total, esta linha funciona com 20 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

72% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

52% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 48% na OesteCIM .

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 4005 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre A-dos-Francos e Rio Maior (via Freiria).

No total, esta linha funciona com 336 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

61% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

43% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 57% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 5551 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Azambuja e Caldas da Rainha.

No total, esta linha funciona com 1 680 circulações por ano distribuídas por 8 percursos diferentes. 1 destes percursos é exclusivo à CIM Lezíria do Tejo e os restantes 7 têm parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

65% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

66% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 34% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 6091 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Rio Maior e Nazaré.

No total, esta linha funciona com 280 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes

todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

82% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

76% dos quilómetros anuais são percorridos na OesteCIM e 24% na CIM Lezíria do Tejo.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 6092 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Carregado e Rio Maior (via Santo André).

No total, esta linha funciona com 4 872 circulações por ano distribuídas por 27 percursos diferentes. 9 destes percursos têm toda a sua extensão na CIM Lezíria do Tejo e os restantes 18 têm parte do percurso na CIM Lezíria do Tejo e na OesteCIM.

92% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

95% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 5% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 6891 é explorada pela Rodoviária do Tejo entre Casal do Brejo e Rio Maior.

No total, esta linha funciona com 336 circulações por ano distribuídas por 2 percursos diferentes, todos eles com parte do percurso na OesteCIM e na CIM Lezíria do Tejo.

83% das paragens do percurso base localizam-se na CIM Lezíria do Tejo.

78% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 22% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a CIM Lezíria do Tejo a assumir as competências da sua gestão.

A linha 768 é explorada pela Rodoviária do Oeste entre Benedita e Casal Vale Ventos.

No total, esta linha funciona com 540 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

96% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

18% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 82% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 782 é explorada pela Rodoviária do Oeste entre Benedita e Venda da Costa.

No total, esta linha funciona com 540 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

92% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

3% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 97% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 5117 é explorada pela Rodoviária do Oeste entre Caldas da Rainha e Ribeira dos Amiais.

No total, esta linha funciona com 261 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

95% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

3% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 97% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 5201 é explorada pela Rodoviária do Oeste entre A dos Francos e Casais da Serra.

No total, esta linha funciona com 180 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

100% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

3% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 97% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 5202 é explorada pela Rodoviária do Oeste entre A dos Francos e Baixinhos.

No total, esta linha funciona com 180 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

86% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

11% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 89% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 5305 é explorada pela Rodoviária do Oeste entre Ribeira dos Amiais e Santa Catarina.

No total, esta linha funciona com 180 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

90% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

3% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 97% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.

A linha 24 é explorada pela Boa Viagem entre Alenquer e Casais da Marmeleira.

No total, esta linha funciona com 155 circulações por ano distribuídas por apenas 1 percurso este tem maior parte da sua extensão na OesteCIM a restante parte do percurso realiza-se na CIM Lezíria do Tejo.

97% das paragens do percurso base localizam-se na OesteCIM.

4% dos quilómetros anuais são percorridos na CIM Lezíria do Tejo e 96% na OesteCIM.

Tendo em conta as caraterísticas desta linha, deverá ser a OesteCIM a assumir as competências da sua gestão.