



Processo 893/DCOP/2018
Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais

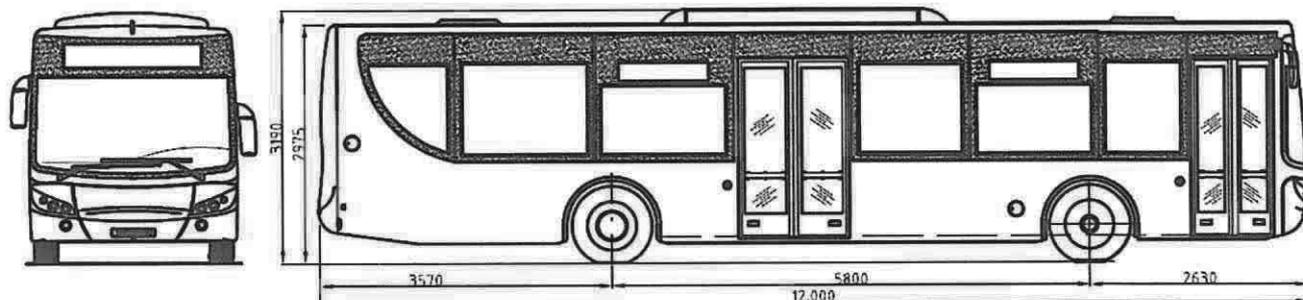
PONTO 4.8 DAS CLÁUSULAS TÉCNICAS DO CADERNO DE ENCARGOS

1	Veículos de nova aquisição destinados ao serviço	1
2	Plano de renovação da frota	2
3	Plano de manutenção e reparação das avarias, substituições e renovações	5
3.1	Plano de manutenção integral da frota	5
3.2	Organização dos trabalhos de manutenção	8
3.3	Acompanhamento e controlo	8
3.4	Software de gestão e controlo das operações de manutenção e limpeza	9
4	Plano de emergência	11
4.1	Plano de ação em caso de emergência	11
4.2	Meios materiais designados	12
4.3	Meios humanos designados	12
4.4	Meios subcontratados, caso seja necessário	14
4.5	Planificação	14
4.6	Comunicação de contingências	21
4.7	Procedimento de atuação após a contingência	22
5	Plano de limpeza para todos os veículos	24
5.1	Cronograma de limpeza, desinfeção e desinfestação	24
5.2	Organização dos trabalhos de limpeza. Meios materiais	25
5.3	Software de gestão e controlo das operações de limpeza	26

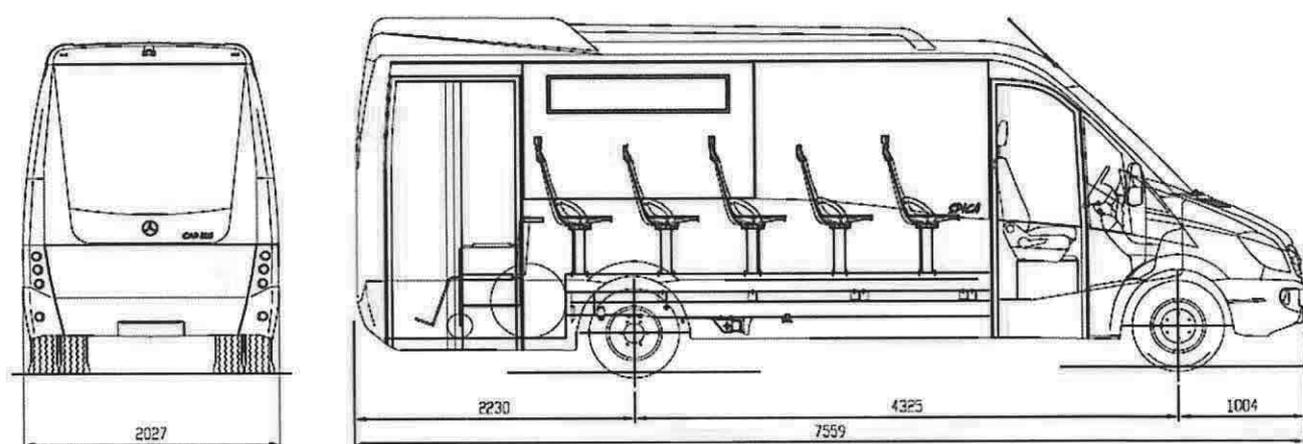
1 VEÍCULOS DE NOVA AQUISIÇÃO DESTINADOS AO SERVIÇO

	Unidades	Marca	Modelo	Norma de emissões
Autocarros Standard (Novas viaturas)				
Chasis	79	SCANIA	N320UB4x2	Euro VI
Carroceria	79	UNVI	Urbis	
Minibus (Novas viaturas)				
Chasis	17	MERCEDES SPRINTER 519 CDI	VS30	Euro VI
Carroceria	17	MERCEDES	Spica Urban	

Autocarros Standard. Scania N320UB4x2, UNVI Urbis



Minibus. Mercedes Sprinter 519CDI VS30, SPICA Urban





2 PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA

Em seguida, de acordo com o estipulado no Caderno de Condições, detalhamos no quadro seguinte a antiguidade prevista para a frota de veículos designada ao longo do período de execução do contrato.

	ANTIGUIDADE (ANOS):									
	PRAZO DO CONTRATO							PRORROGAÇÕES DO PRAZO		
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Idade Média	0,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	6,00	5,98	5,98
Minibus 1	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 2	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 3	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 4	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 5	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 6	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 7	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 8	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 9	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 10	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 11	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 12	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 13	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 14	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 15	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 16	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 17	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 1	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 2	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 3	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 4	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 5	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 6	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 7	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 8	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 9	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 10	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 11	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 12	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 13	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 14	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 15	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 16	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 17	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 18	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1

	ANTIGUIDADE (ANOS):									
	PRAZO DO CONTRATO							PRORROGAÇÕES DO PRAZO		
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Autocarro Standard 19	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 20	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 21	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 22	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 24	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 25	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 26	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 27	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 28	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 29	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 30	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 31	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 32	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 33	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 34	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 35	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 36	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 37	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 38	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 39	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 40	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 41	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 42	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 43	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 44	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 45	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 46	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 47	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 48	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 49	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 50	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 51	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 52	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 53	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 54	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 55	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 56	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 57	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 58	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 59	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 60	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9



	ANTIGUIDADE (ANOS):									
	PRAZO DO CONTRATO							PRORROGAÇÕES DO PRAZO		
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Autocarro Standard 61	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 62	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 63	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 64	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 65	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 66	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 67	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 68	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 69	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 70	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 71	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 72	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 73	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 74	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 75	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 76	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 77	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 78	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 79	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Idade Média	0,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	6,00	5,98	5,98

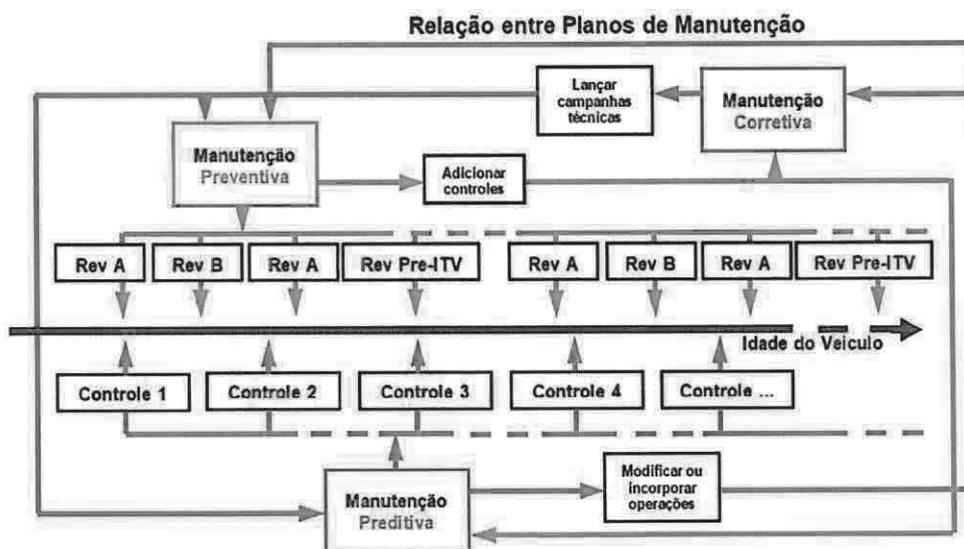
3 PLANO DE MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DAS AVARIAS, SUBSTITUIÇÕES E RENOVAÇÕES

Dada a sua importância na gestão do serviço e como sistema de suporte da atividade principal do mesmo, atua diretamente na qualidade do serviço oferecido ao evitar interrupções por avarias e aumentando assim a disponibilidade da frota; passamos a detalhar o Plano de manutenção estabelecido na empresa. As principais tarefas a realizar são as indicadas no esquema, todas elas levadas a cabo em conformidade com o regulamento de aplicação vigente, especialmente o regulamento meio ambiental.



3.1 Plano de manutenção integral da frota

Este plano será realizado para todos os veículos da frota, incluindo autocarros, carrinha oficina e veículos destinados à inspeção. No plano, estão definidas as técnicas e sistemas que nos permitem prever as avarias, efetuar revisões e reparações eficazes, proporcionando simultaneamente normas de boas práticas, com o principal objetivo de obter um número determinado de horas disponíveis de funcionamento dos veículos em condições de serviço exigíveis, com a máxima segurança; além do bom rendimento energético dos mesmos.





3.1.1 Tipos de manutenção

Os tipos de manutenção realizados pelas diferentes oficinas à disposição do serviço são os seguintes:

- **Do utilizador**, corresponde aos trabalhos de revisão do estado geral do veículo (Manutenção Preventiva) por parte dos condutores (luzes, intermitentes, travões, etc.).
- **Preventiva** (destinada a evitar avarias), realizam-se operações de forma regular, em função dos quilómetros percorridos ou do tempo de trabalho decorrido. Os controlos são: de estado, de funcionamento e de substituição de peças sujeitas a desgaste ou a consumo determinado.
- **Corretiva**, encarrega-se de corrigir todas as falhas de componentes que ocorrem nos veículos durante a sua vida útil e que são detetados e comunicados pelos condutores/mecânicos.
- **Preditiva**, consiste em conhecer o estado atual de todos os veículos para programar as correções dos seus pontos vulneráveis no momento mais oportuno; conseguindo assim:
 - Diminuir a frequência das avarias.
 - O controlo da sua importância.
 - O controlo das necessidades do pessoal.
 - O menor impacto possível no serviço.

O Plano de Manutenção Integral proposto visa aproveitar as sinergias que surgem de cada um dos diferentes planos de manutenção, com o objetivo de reduzir ao máximo a manutenção corretiva, otimizando a manutenção preventiva e potenciando a manutenção preditiva.

3.1.2 Manutenção preventiva

As operações a realizar têm intervalos de aplicação no tempo com diferentes durações.

- **Controlos diários**, englobam uma série de controlos simples, muitos deles realizáveis pelo condutor antes da entrada ao serviço. É aquilo que se define como **Manutenção do Utilizador**.
- **Controlos semanais**, são controlos de natureza simples, mais avançados que os anteriores.
- **Controlos trimestrais**, são o componente principal. São as revisões a realizar em função dos km percorridos e que se referem às

	Autocarro Standard	Minibus
○ Revisões "A" , a cada:	19.650 km	16.175 km
○ Revisões "B" , percorridos:	39.300 km ou semestralmente	32.350 km ou semestralmente
○ Revisões "C" , percorridos:	78.600 km ou anualmente	64.700 km ou anualmente
○ Revisões "Pre.ITV" .	De acordo com o plano	

Plano de manutenção (Autocarros)											
Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV	Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV
3	19.650					45	294.750				
6	39.300					48	314.400				
9	58.950					51	334.050				
12	78.600					54	353.700				
15	98.250					57	373.350				
18	117.900					60	393.000				
21	137.550					63	412.650				
24	157.200					66	432.300				
27	176.850					69	451.950				
30	196.500					72	471.600				
33	216.150					75	491.250				
36	235.800					78	510.900				
39	255.450					81	530.550				
42	275.100					84	550.200				

Plano de manutenção (Minibus)											
Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV	Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV
3	16.175					45	242.625				
6	32.350					48	258.800				
9	48.525					51	274.975				
12	64.700					54	291.150				
15	80.875					57	307.325				
18	97.050					60	323.500				
21	113.225					63	339.675				
24	129.400					66	355.850				
27	145.575					69	372.025				
30	161.750					72	388.200				
33	177.925					75	404.375				
36	194.100					78	420.550				
39	210.275					81	436.725				
42	226.450					84	452.900				

- **Controlos estivais**, controlos realizados com a chegada do verão, em que os veículos são submetidos a requisitos de trabalho específicos (ar condicionado, etc.).
- **Controlos invernais**, a chegada do inverno implica a otimização de uma série de sistemas do veículo (calefação, iluminação, limpa-para-brisas, etc) e prepara-o para um conjunto de condições de trabalho mais extremas.
- **Componentes com ciclos de manutenção superiores a um ano**, o aumento do prazo de vida útil de certos componentes para períodos bianuais ou superiores é cada vez mais frequente. Este facto está contemplado neste tipo de revisão.
- **Controlo de elementos de acessibilidade e equipamentos integrados**. O inspetor, de forma periódica, e o Dpt. Técnico a cada 4 semanas, efetuam verificações de funcionamento dos elementos integrados, especialmente dos relativos à acessibilidade (rampas, suportes, iluminação, sinalética de assentos reservados, etc.)

3.1.3 Manutenção preditiva

Realiza-se de modo estatístico e visa reduzir ao máximo as reparações não planeadas, substituindo-as por controlos programados onde se decide se os componentes devem ser substituídos.

A duração dos componentes do veículo depende de múltiplas variáveis, como:

- O tipo de utilização do veículo.
- O seu modelo/marca, o fabricante.
- A manutenção efetuada.
- A dispersão estatística.

A experiência permite retroalimentar o plano de manutenção preditiva, permitindo afinar progressivamente os prazos e tipos de intervenção, com as subseqüentes vantagens no que respeita à disponibilidade da frota, redução de custos e diminuição de resíduos.

3.1.4 Manutenção corretiva e modificadora.

As avarias e as reparações efetuadas são tratadas estatisticamente, de modo a obter dados valiosos das mesmas.

Por sua vez, esta manutenção divide-se em dois subtipos:

- Planeada (detecção e planeamento).
- Não planificada (avarias imprevistas).

Este tipo de manutenção permite-nos:

- Introduzir modificações na Manutenção Preventiva.
- Realimentar o Plano de Manutenção Preditiva.
- Identificar os problemas e agir sobre a origem dos mesmos nos veículos.

Deste modo, a informação registada permite iniciar novas campanhas técnicas.



3.2 Organização dos trabalhos de manutenção

O pessoal da oficina está diferenciado por especialidades: mecânicos, eletricistas, carroçaria.

O Departamento de Manutenção está organizado de modo a existir uma provisão de veículos de reserva suficiente de forma permanente, não só para fazer face aos picos de demanda gerados sobre o serviço programado, mas também para podermos dispor continuamente de um conjunto de unidades para a realização de tarefas de manutenção preventivas, preditivas e corretivas, sem que isso afete o normal funcionamento do serviço.

Assim, as instalações possuirão todo o equipamento necessário para realizar as tarefas de manutenção de forma ideal e eficaz.

3.3 Acompanhamento e controlo

Para avaliar a eficácia do Plano, é necessário criar uma série de indicadores que possam ser acompanhados.

De igual modo, após a medição e análise dos resultados e, se necessário, o Plano será atualizado anualmente para um aperfeiçoamento contínuo.

Os 3 principais indicadores do Plano de Manutenção com o seu objetivo associado, são:

- **Imobilização da frota:** é o quociente, em termos percentuais, entre o número de autocarros em revisão ou avaria (não disponíveis) e o número total de autocarros da frota.
- **Fiabilidade da frota:** corresponde ao número mínimo de quilómetros entre avarias (o quociente entre o total de quilómetros percorridos pela frota num ano e o número total de avarias sofridas em serviço no mesmo período).
- **Consumo de combustível:** consumo unitário máximo de combustível para cada tipo de veículo, com o fim de reduzir as emissões contaminantes produzidas.

3.4 Software de gestão e controlo das operações de manutenção e limpeza

O software de oficina permite coordenar as áreas estratégicas de planeamento e de execução das atividades da oficina, transferindo o plano de produção para ordens de trabalho detalhadas e necessidades de componentes, determinando qual o trabalho a realizar e quando. Além disso, o programa proporciona informações que permitem melhorar e avaliar a gestão da frota.

O sistema abrange as seguintes áreas:

- Gestão da Oficina
- Gestão de Peças sobresselentes
- Gestão da Limpeza
- Gestão da exploração: guardando dados de exploração dos veículos, como consumos, avarias, tempos de paralisação, etc.

Estas áreas estão interligadas, sendo cada uma delas alimentada e gerida em tempo real pelos responsáveis de cada área.

O programa gera uma base de dados para cada veículo, onde armazena todos os parâmetros que o afetam, permitindo criar relatórios de dados específicos, tanto por veículos como pelas gamas dos mesmos.

Trata-se de um sistema informático integrado, que serve para planificar e controlar os recursos de trabalho e que fornece dados utilizados também noutras áreas da empresa, como Exploração, Finanças, etc.

INFORMACION DEL CODIGO DE MEDICO

COD. 21 DAVID BONILLA

Orden 50718 Vehiculo 1000

Clave 0 NORMAL

Cod. Oper 01 MOTOR

Cod. Sub Oper 050

Operación MOTORV

Para terminar tecleamos el código de la SubOperación y pulsamos el botón aceptar. El código de la Suboperación son las tres últimas cifras del código

AL hacer click en uno de estos botones indicamos el motivo por el cual hemos parado de trabajar.

Listado de Partes

Num. Parte	Fecha	Vehículo	Conductor	Descripción	Estado
4975	10/03/2016	392	JUAN	ESPESO DERECHO NO SE PUEDE REGULAR DESD EL HANDO. LUZ LQUERDA DIURNA FUNDIDA.	<input checked="" type="checkbox"/>
4956	10/03/2016	267	JOAQUÍN	FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR. FALLO EN ABS. FALLO EN LUCES INTERIORES.	<input checked="" type="checkbox"/>
4979	11/03/2016	264	JOSÉ ANTONIO	FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR 3765-1 INTERMITENTE LATERAL DERECHO FUNDIDO.	<input checked="" type="checkbox"/>
4958	14/03/2016	256	JOSÉ ANTONIO	SUSPENSIÓN MUY DURA. LUNA ROTA. REVISAR FRENSOS.	<input checked="" type="checkbox"/>
5000	14/03/2016	370	JOSÉ	SURTA GOLPES EN LA PARTE TRASERA AL DAR MARCHA ATRÁS. TIENE ALGUNOS ROCES. FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR.	<input type="checkbox"/>
4995	14/03/2016	375	SANTIAGO	FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR. FRENSOS DELANTEROS A MENOS DE 14. NO TIENE CALZO. NO ENCIENDE EL MONITOR DE MARCHA ATRÁS. LA LUNA DE LA PUERTA DELANTERA SE EMPAÑA Y HAY PELIGRO	<input type="checkbox"/>
4991	14/03/2016	264		FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR 3765-1 PILOTO DE INTERMITENTE DERECHO FUNDIDO.	<input type="checkbox"/>

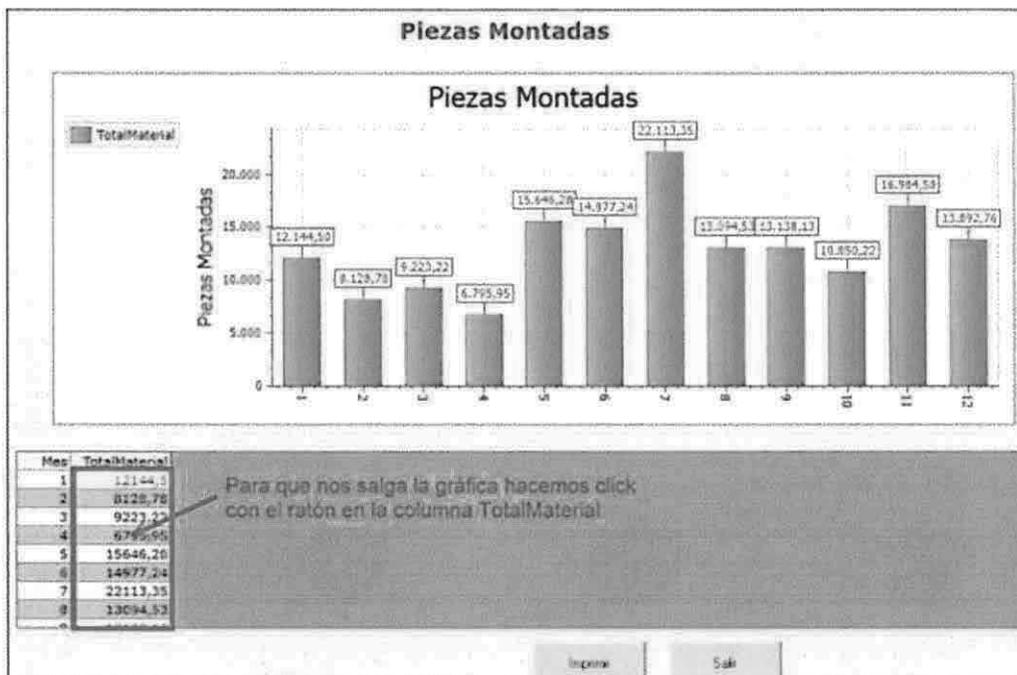
Stock de Almacén a Fecha 01/03/2016

Referen.	Ref.Orig.	Descripción.	Exist.	Importe	Valor
038560960018	2003505	KIT FILTROS GASOLEO ORIGINAL	1,00	37,77	37,77
308510960004	1926927	KIT FILTROS GNC	3,00	167,45	502,36
Total					540,13



Consulta I.T.V.

Numero	Matricula	Marca	Modelo	F.Ult.ITV	F.Prox.ITV	F.ITV	Hora.ITV
1054	1425GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		22/03/2016		
1047	6511GCB	MAN	18.314 HOCL-NL		23/03/2016		
A98	7678-GYS	IVECO	EURORYDER 45		23/03/2016		
1055	1355GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		24/03/2016		
B03	4902-HKC	SCANIA	K400		25/03/2016		
1053	9590GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		28/03/2016		
1057	9634GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		29/03/2016		
1024	1823FWX	SCANIA	K270UB		30/03/2016		
1027	1434FWX	SCANIA	K270UB		01/04/2016		
1007	3443DWG	MERCEDES	OC 500		05/04/2016		
A21	4704-BMY	MAN	18420 HOCL		05/04/2016		
A55	7942-DNV	MAN	18410 RATIO		05/04/2016		
A62	7929-DNV	SCANIA	K124EB4X2	05/11/2015	05/04/2016		
1003	3450DWG	MERCEDES	OC 500		06/04/2016		
1095	7856HFB	MAN	A22 GNC		06/04/2016		
A71	1112-FJD	IVECO	A1AF11		06/04/2016		
1058	3214GDR	MAN	18.314 HOCL-NL		07/04/2016		



Pedidos

Documento	Fecha	Proveedor	Total
8866	20/01/2016	CBM IBERICA	26,5
8867	20/01/2016	CBM IBERICA	20,14
8868	22/01/2016	CBM IBERICA	111
8869	23/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8870	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8871	24/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8872	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8873	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8874	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8875	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8876	25/01/2016	CBM IBERICA	111
8877	25/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8878	25/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8879	25/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8880	25/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8881	25/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8882	25/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8883	26/01/2016	CBM IBERICA	162



4 PLANO DE EMERGÊNCIA

Através do presente Plano, adotamos as medidas adequadas a uma atuação rápida e eficaz perante as potenciais situações de risco, com o objetivo de causar o mínimo transtorno aos passageiros e garantir a continuidade do negócio. O Plano definido contempla as três fases nas quais se desenvolve qualquer incidência:

- **Fase da ocorrência:** consiste em minimizar o risco de ocorrência da incidência através da prevenção.
- **Fase de emergências e contratempos:** estabelece os procedimentos de atuação para o nosso pessoal em cada tipo de situação que possa surgir.
- **Fase pós-contingência:** estabelece as ações a concretizar para facilitar a investigação da contingência e a sua mitigação.

Os seus objetivos são, entre outros:

- Prevenir a ocorrência da contingência.
- Disponer dos meios necessários para garantir uma reação imediata.
- Restabelecer o serviço normal no menor período possível.
- Informar os utilizadores e entidades interessados no serviço.
- Realizar uma avaliação do impacto produzido pela contingência, detetar e implementar ações de melhoria.

4.1 Plano de ação em caso de emergência

Estabelecem-se quatro níveis de estados de emergência, sendo que cada um deles implica uma provisão de meios e recursos diferente. Estes definem-se em função de:

- A **gravidade e magnitude** da incidência ou incidente (real e potencial).
- A **localização** do sinistro (rodoviário interior ou exterior, paragens, túneis, etc.).
- Os **organismos** competentes no auxílio de emergência (internos ou externos).
- A **capacidade** dos referidos organismos (meios e recursos para responder à situação de emergência).

Quando os incidentes e/ou situações atingem um determinado nível de gravidade, é acionado o **Protocolo de Atuação em Caso de Emergência**; são definidos quatro níveis de ativação do protocolo em função da gravidade do incidente/situação:

- **Nível 1: sem causar danos** em pessoas, meios materiais ou meio ambiente, **implica um aumento do risco** acima dos níveis aceitáveis. Aciona o **alarme local**, controlado através de meios próprios da exploração.
- **Nível 2: sem causar danos** em pessoas, meios materiais ou meio ambiente, **implica um aumento do risco** acima dos níveis aceitáveis. Aciona o **alarme geral**, requer a comunicação à Direção do Expediente e controlo através dos meios internos e externos à exploração.
- **Nível 3:** exige a **intervenção coordenada de serviços de socorro externos** à exploração do serviço.
- **Nível 4: causa danos** importantes para as pessoas ou instalações, ou um **nível de risco muito elevado**. Exige a coordenação das **autoridades administrativas competentes** de acordo com o Protocolo.

Em relação ao tipo de atuações descritas no Plano, destacamos:

- Meios materiais e humanos previstos.
- Formação do pessoal.
- Protocolos de atuação das situações excecionais.
- Procedimentos para a análise de causas e implementação de medidas preventivas.
- Comunicação do sucedido e das atuações ao Responsável do expediente, bem como a coordenação se for necessária a sua difusão pública.

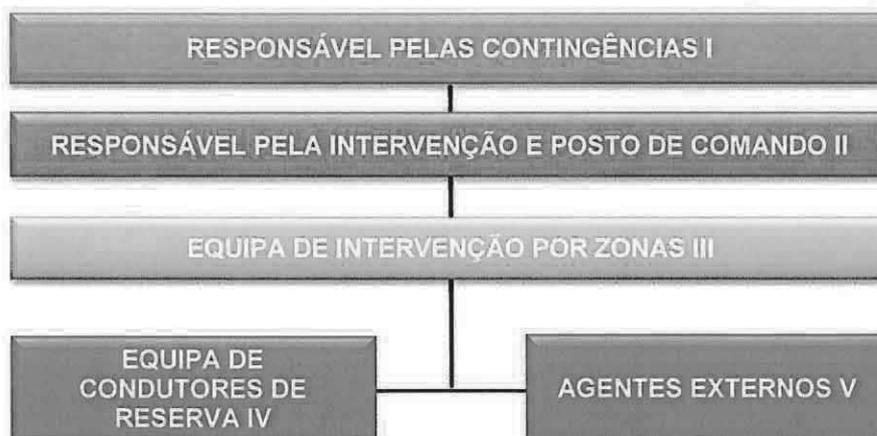
4.2 Meios materiais designados

Os meios materiais designados para uma resposta eficaz às emergências são os seguintes:

- **Sistema S.A.E.** Através dos sistemas integrados no SAE, os Operadores do Centro de controlo poderão agir mediante: **eCall integrada**, permite comunicar uma situação de perigo e transmitir automaticamente informação sonora do interior do veículo para o Centro de Controlo; através do **microfone ambiente nos veículos**.
- **Canbus (alarmes técnicos do veículo)**, para a monitorização de parâmetros a partir do posto de controlo, tais como velocidade, sinal de incêndio, níveis do estado do motor, etc.
- **Centro de Controlo.** Local específico dentro das instalações da empresa onde serão coordenadas as ações de resposta a contingências com os membros da brigada, possuirá listas e informações de contacto de organismos e responsáveis pela coordenação (Polícia Local, Proteção civil, Bombeiros, Centros sanitários, etc.).
- **Um ponto de concentração alternativo da frota para manutenção e salvaguarda**, em caso de inutilização da base.
- **Terminais de comunicação** (internos e externos).
- **Estojo de primeiros socorros.**
- **Desfibriladores.**
- **Veículos de substituição e reserva**, de reboque (grua externa) e oficina móvel.
- **Equipamentos de extinção de incêndios.**
- **Equipamentos informáticos** para a segurança da informação, duplicação da informação e armazenagem de cópias de segurança de dados do serviço (em caso de incêndio, atentado, etc.).
- **Outros equipamentos.** Elementos de sinalização rodoviária, provisão de desembaciadores e raspadores de gelo, provisão de sal, pás para remoção de neve, bomba de drenagem, equipamento de ferramentas móvel, material de substituição, recipientes para o depósito de resíduos, etc.

4.3 Meios humanos designados

É colocado à disposição do serviço o pessoal que compõe a Brigada de Intervenção, estabelecendo a hierarquia e missão de cada um dos seus componentes em função do seu nível de responsabilidade, formação técnica e capacitação, abrangendo conhecimentos sobre prevenção de riscos laborais, primeiros socorros, etc.; e que serão os responsáveis pelo desenvolvimento do Plano de Contingências, obedecendo ao seguinte esquema organizacional:



Composição e funções dos componentes da Brigada

Responsável pelas Contingências I. Máximo responsável, a sua missão consiste em ordenar/autorizar o acionamento do Plano de Contingências perante um sinistro; corresponde ao **Gerente**. As suas funções incluem:



- Avaliar a gravidade da contingência
- Coordenar e realizar o acompanhamento da Contingência em coordenação com o Responsável pela Intervenção e Posto de Comando
- Rever, modificar e melhorar os Planos.
- Garantir a evacuação de instalações/veículos de acordo com as circunstâncias.
- Efetuar as comunicações oportunas ao Responsável pelo Contrato.
- Detetar e coordenar as necessidades de formação do pessoal, destinadas a melhorar a eficácia das atuações.

Responsável pela Intervenção e Posto de Comando, trata-se do **Gestor de tráfego**. As suas funções incluem:

- Comunicar ao Responsável pelas Contingências as situações que exijam a ativação do Plano, solicitando a sua autorização.
- Implementar o Plano em cada caso e realizar o seu acompanhamento.
- Coordenar as Equipas de Intervenção.
- Receber os relatórios das Equipas de Intervenção referentes à eficácia das atuações, avaliando as ações corretivas a implementar.
- Pedir autorização para o restabelecimento do serviço, quando tal for necessário.

Equipas de Intervenção. São as equipas de segurança contra contingências. Compostas por pessoal da empresa das áreas operacional, de oficina e Administração. As suas funções incluem:

- Pôr em prática toda as ações estabelecidas em função do tipo de contingência com o objetivo de garantir que o Plano é bem sucedido.
- Agir física ou remotamente onde quer que a contingência o exija, seja de forma corretiva ou informativa, avaliando a situação e transferindo a informação para o seu Responsável.

Pessoal de reserva para condução. É organizado um contingente de pessoal para responder a uma substituição de emergência de forma imediata; composto por **2 pessoas designadas e pertencentes à estrutura da empresa, capacitadas para conduzir**. Em serviço nas instalações base da empresa. Este meio técnico melhora a resposta do serviço perante contingências, garantindo a execução da planificação e permitindo restabelecer a normalidade num período menor.

Agentes Externos. São todos os organismos de coordenação que podem intervir no processo de resolução da contingência: Polícia Local, Proteção civil, Serviço de Meteorologia, Bombeiros, Centros sanitários, Serviço de grua, etc.

Plano de treino.

O **pessoal envolvido nas equipas de trabalho recebe a formação necessária** em função das características do cargo, sem interferir no correto funcionamento do serviço.

- **Formação brigada de intervenção:**
 - Linhas de atuação perante os diferentes tipos de contingência.
 - Curso de primeiros socorros.
- **Formação de condutores:**
 - Planos de contingência: tipos de contingência e linhas de atuação.
 - Cursos de condução extrema
 - Curso de controlo do stress na condução
 - Curso básico de primeiros socorros

Depois de concluída a formação, realizar-se-á também uma **avaliação do desempenho**, para estimar o grau de assimilação da matéria ministrada.

Periodicamente, serão realizados **simulacros do plano de emergência** alternados, nos quais participa parte do pessoal da empresa. Estes exercícios simulados são planificados e conduzidos pelo Gestor de intervenções e consistem em simular uma sequência completa, verificando a eficácia do plano e dos meios humanos e materiais.

4.4 Meios subcontratados, caso seja necessário

Em situações excecionais, nas quais todos os recursos próprios de reserva disponíveis estejam atribuídos a incidência/s ocorridas durante o serviço e seja necessário contar com a colaboração de meios externos; desde o início, disporemos de acordos de colaboração com empresas que tenham demonstrado competência suficiente e possuam experiência reconhecida na prestação de serviços similares.

De modo a garantir a qualidade oferecida no serviço e sem que, em caso algum, a segurança e imagem do mesmo fique comprometida.

De igual forma e com a mesma finalidade, para a atribuição de condutores perante qualquer incidência que possa surgir durante o desenrolar do serviço; o Operador do Posto de Comando e o Responsável pela Intervenção irão dispor de um conjunto de condutores suficiente para que nenhuma contingência possa ficar sem resposta.

4.5 Planificação

Com o objetivo de prever com antecedência os procedimentos a seguir em caso de contingência:

- Será concertada previamente com os Organismos envolvidos a difusão do quadro de responsáveis pelas contingências de cada um deles, incluindo pessoas, dados de contacto e níveis de responsabilidade.
- Os planos estabelecidos por cada um destes organismos serão conjugados de modo a que a implementação do conjunto de ações se realize de forma coordenada.
- Será estabelecida uma rede de transporte alternativa.

Cada um dos planos de contingência estabelecidos foi desenvolvido de acordo com o alcance da mesma, diferenciando três áreas de impacto claras que poderão ser afetadas:

- A rede de transporte (RT).
- O veículo (VC).
- As instalações (IT).

Assim, indicamos as contingências para as quais a empresa estabeleceu procedimentos de atuação:

1. Fenómenos meteorológicos adversos
2. Cortes na rede de transportes (cortes de trânsito, obras, etc.)
3. Acidentes (atropelamentos, colisões, etc.)
4. Incêndio a bordo do veículo
5. Avaria do veículo em viagem
6. Derrames e fugas de substâncias perigosas
7. Vandalismo
8. Agressão a bordo do autocarro
9. Manifestações públicas e greves
10. Atentado – ameaça de bomba
11. Indisposição ou doença do condutor
12. Paragem respiratória ou cardíaca



Cada um deles inclui as ações a executar em caso de ativação da emergência, o responsável por cada uma delas, bem como a eventual necessidade de contactar serviços de emergência externos e o respetivo contacto se tal se justificar; além disso, dois meios materiais requeridos em cada uma das ações a desenvolver.

Em seguida, apresentamos de forma esquemática o procedimento de atuação a seguir em cada caso.

1. FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS

CONTINGÊNCIA: FENÓMENO METEOROLÓGICO ADVERSO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
CHUVA-INUNDAÇÃO EM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicar a reestruturação do serviço à Administração Titular, utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
5	Parar o veículo num local seguro, interrompendo a circulação o mínimo possível	CONDUTOR	Equipamento de sinalização
6	Se for possível, iniciar percurso alternativo	CONDUTOR	Responsável pela intervenção e posto de comando
7	Em caso de bloqueio, arrastamento do veículo até à via aberta	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	Resp. intervenção / Equipa intervenção
8	Retomar o serviço uma vez restabelecido e desativado o plano	CONDUTOR	
9	Substituição do veículo em caso de imobilização		
	OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	Veículo substituição
	OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição
10	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONT. / RESP. INTERV. / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular
			Meios eletrónicos / Estações de rádio / Veículos

2. CORTES NA REDE DE TRANSPORTES (CORTES DE TRÂNSITO, OBRAS, ETC.)

CONTINGÊNCIA: CORTE REDE DE TRANSPORTES			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
CORTE NA REDE		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
5	Implementação de rede alternativa	RESP. INTERVENÇÃO / EQUIPA INTERVENÇÃO	SAE
6	Desocupar o veículo e indicar ponto de recolha	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Sinalização
7	Enviar um veículo de substituição para restabelecer o serviço.		
	OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	Veículo substituição
	OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição
8	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. INTERVENÇÃO / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular
			Meios eletrónicos

3. ACIDENTES (ATROPELAMENTO, COLISÃO, ETC) SCAIS

CONTINGÊNCIA: ACIDENTE			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
ACIDENTE COM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Se houver feridos, abandonar o veículo e esperar pela Equipa de Intervenção	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Veículo oficina-reboque/ Equipamento mecânica/ Veículo substituição
5	Se houver feridos, avisar os Serviços de Emergência	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC	112
6	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos
7	Estacionar / Retirar o veículo com luzes de emergência e sinalizar o local com triângulos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamentos de sinalização
8	Verificar o sucedido e identificar perigos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
9	Retomar o serviço se não houver feridos e se o veículo o permitir	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
10	Substituição do veículo OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
11	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos

4. INCÊNDIO A BORDO DO VEÍCULO

CONTINGÊNCIA: INCÊNDIO. REF.: INC-INT-VC			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
INCÊNDIO EM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2.	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3.	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4.	Comunicação da reestruturação do serviço à Administração Titular	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Meios eletrónicos
5.	Avisar as equipas de emergência externas	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Telefone de contacto para emergências
6.	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Meios eletrónicos
7.	Estacionar / Retirar o veículo e sinalizar	CONDUTOR	Equipamento de sinalização
8.	Evacuar os ocupantes	CONDUTOR / EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	
9.	Enviar veículo de substituição para restabelecer o serviço OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPA DE INTERVENÇÃO RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
10.	Enviar equipamento de mecânica para reparação ou transporte em grua	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamento mecânica / Veículo reboque
11.	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular Meios eletrónicos

5. AVARIA DO VEÍCULO EM VIAGEM

CONTINGÊNCIA: AVARIA			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
AVARIA EM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/ URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos
5	Parar o veículo num local seguro, interrompendo a circulação o mínimo possível	CONDUTOR	Elementos de sinalização rodoviária
6	Coordenar envio da equipa mecânica	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC	Equipamento de mecânica
7	Coordenar envio de automóvel de substituição		
	OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
8	Retirar o veículo da via pública e transferi-lo até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Veículo reboque
9	Transferir os viajantes para o novo veículo	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
10	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos

6. DERRAMES E FUGAS DE SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS

CONTINGÊNCIA: DERRAME			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
DERRAME NUM VEÍCULO		TRÁFEGO/OFCINA/ Responsável pelos Sistemas de Gestão Ambiental (RSGA)	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/ URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos
5	Parar o veículo num local seguro para não interromper a circulação	CONDUTOR	Elementos de sinalização rodoviária
6	Coordenar envio de equipamento mecânico	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Equipamento mecânica
7	Coordenar envio de automóvel de substituição		
	OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
8	Retirar o veículo da via pública e transferi-lo até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Veículo reboque
9	Transferir os viajantes para o novo veículo	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
10	Comunicação à Área de Segurança dos Cidadãos	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO	112
11	Analisar impacto meio ambiental do incidente.	RSGA	



7. VANDALISMO

CONTINGÊNCIA: VANDALISMO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
VANDALISMO NUM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA /URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação da reestruturação do serviço à Administração Titular	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular Meios eletrónicos
5	Avisar as equipas de emergência externas (Policia, ambulâncias, etc.)	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	112
6	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Meios eletrónicos
7	Evacuar os ocupantes	CONDUTOR / EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	
8	Sinalizar o veículo	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamento de sinalização rodoviária
9	Enviar um veículo de substituição para restabelecer o serviço OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
10	Enviar equipamento de mecânica para reparação ou transporte em grua	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamento mecânica / Veículo reboque
11	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos

8. AGRESSÃO A BORDO DO AUTOCARRO

CONTINGÊNCIA: AGRESSÃO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
AGRESSÃO NUM VEÍCULO		TRÁFEGO E Órgãos de Segurança do Estado (FCSE)	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA /URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Notificar o Centro de Controlo (Responsável pela Intervenção e Posto de Comando)	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Verificação do alarme ocorrido	CONDUTOR / SAE RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação com as Autoridades de Segurança e emergência externas (Policia, ambulâncias, etc.)	SAE / RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	SAE / Receptor Central de Alarmes (GRA)
5	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos

9. MANIFESTAÇÕES PÚBLICAS E GREVES

CONTINGÊNCIA: MANIFESTAÇÃO PÚBLICA-GREVE			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
MANIFESTAÇÃO-GREVE NAS INSTALAÇÕES		TRÁFEGO/OFICINA/ADMINISTRAÇÃO	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
2	Comunicação da reestruturação do serviço à Administração Titular e aos utilizadores	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
3	Negociação com representantes demandas e serviços mínimos	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
4	Comunicação dos serviços mínimos à Administração Titular e aos utilizadores	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
5	Tentar cumprir os serviços mínimos	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	112
6	Informar o Responsável pela Intervenção e Posto de Comando em caso de alterações	CONDUTOR / RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	112
7	Remover o veículo se estiver danificado	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	112
8	Substituir o veículo se estiver danificado OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
9	Transferência da Frota para o Ponto de Concentração	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
10	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	

10. ATENTADO – AMEAÇA DE BOMBA

PLANO: P19. CONTINGÊNCIA: ATENTADO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
AVISO DE AMEAÇA DE BOMBA		EMPRESA	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
2	Recolha de dados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
3	Aviso ao gestor de emergências	GESTOR DE EMERGÊNCIAS E POSTO DE COMANDO	
4	Confirmação da ameaça	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	
5	Aviso aos serviços externos (Polícia)	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	Polícia
6	Receção dos serviços externos	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	
7	Evacuação	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	
8	Controlo de ausências	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	
9	Fim da emergência	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	

11. INDISPOSIÇÃO OU DOENÇA DO CONDUTOR

CONTINGÊNCIA: INDISPOSIÇÃO-DOENÇA				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA INDISPOSIÇÃO NO VEÍCULO			DEPARTAMENTO AFETADO TRÁFEGO E OFICINA	
	ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Retirar o veículo e informar Responsável pela Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE		SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
4	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos
5	Notificar os serviços de emergência	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC	112	
6	Em caso de indisposição do condutor, substituição por outro condutor	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
7	Em caso de indisposição de passageiro e sem possibilidade de evacuação OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição Veículo substituição
8	Sinalizar o veículo com luzes de emergência e sinalizar o local com triângulos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Equipamentos de sinalização
9	Dirigir veículo substituído até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
10	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos

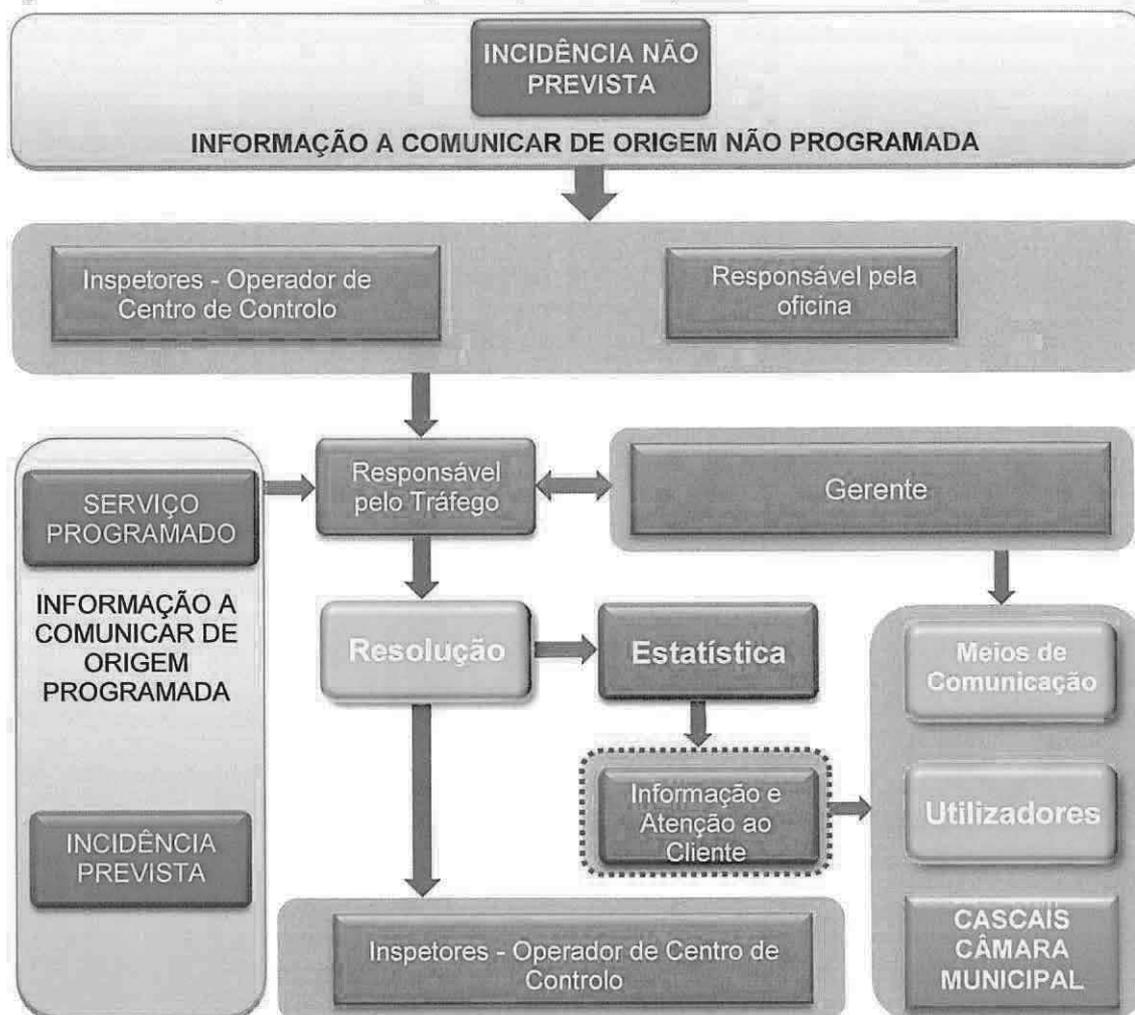
12. PARAGEM RESPIRATÓRIA OU CARDÍACA

CONTINGÊNCIA: POR PARAGEM RESPIRATÓRIA OU CARDÍACA				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA PARAGEM RESPIRATÓRIA OU CARDÍACA			DEPARTAMENTO AFETADO EMPRESA E TRÁFEGO	
	ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Retirar o veículo e avisar o Responsável pela Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE		
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
4	Se o passageiro não respirar normalmente, contactar os serviços de emergência	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO	112	
5	Aplicar técnica boca a boca (30 compressões torácicas, 2 ventilações)	CONDUTOR / RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
6	Repetir procedimento até o passageiro respirar normalmente ou até à chegada dos serviços de emergência	CONDUTOR / RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
7	Após a chegada dos serviços de emergência, sinalizar o veículo com luzes de emergência e sinalizar o local com triângulos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Equipamentos de sinalização
8	Se não houver possibilidade de evacuação, notificar automóvel de substituição OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição
9	Dirigir veículo substituído até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
10	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos

4.6 Comunicação de contingências

Responde à necessidade de informar, através do meio mais rápido e eficiente, qualquer incidência do serviço e das indicações de atuação adequadas.

O responsável pela comunicação de contingências será o Departamento de Informação e Atenção ao Cliente, com a colaboração e apoio dos inspetores.



No nosso Plano e para a comunicação das contingências, teremos em conta as características da contingência, da informação a fornecer e dos meios. Os aspetos que garantem a eficácia do plano de comunicação são a difusão, disponibilidade, a imediatez e permanência, a flexibilidade do meio, a automatização dos processos e a economia. Em função dos referidos aspetos, obteremos a seguinte classificação de meios:

Plano de Comunicação de Contingências previsto.

- Em relação aos meios, a norma de utilização dos diferentes meios será:
 - Meios eletrónicos (informação permanentemente).
 - Estações de rádio (avisos sobre alterações relevantes no serviço ou que exijam uma comunicação urgente, sendo não programadas mas conhecidas com antecedência ou não programadas nem conhecidas com antecedência).
 - Veículos (o serviço de limpeza noturno fornecerá as notas informativas correspondentes).

- **Abrigos e postes** (o software de gestão de suportes permitirá seleccionar os abrigos ou postes afetados).
 - **Imprensa** (comunicar alterações relevantes ou incidências importantes no serviço).
 - A difusão será reforçada com a transmissão direta do **peçoal do serviço** (condutores, inspetores e atenção ao cliente).
- **No que respeita às contingências**, detalhamos as ações informativas que se efetuarão em função do tipo de contingência:

Ref.	Contingência	Conhecida	Meios Eletrónicos	Estações de rádio	Veículos	Postes	Imprensa									
FMA	Fenómenos atmosféricos	CAS	Difusão total	Comunicação modificação substancial	Aviso informativo	Aviso informativo	Aviso de modificação substancial									
		CDS			Aviso informativo											
CRT	Cortes na Rede de Transportes	CAS			Difusão total			Comunicação modificação substancial	Aviso informativo	Aviso informativo	Aviso de modificação substancial					
		CDS							Aviso informativo							
ACT	Acidentes	CDS							Difusão total			Comunicação modificação substancial	Aviso informativo	Aviso informativo	Aviso de modificação substancial	
INC	Incêndio	CDS														
AVR	Avarias	CDS														
DER	Derrames	CDS														
VAN	Vandalismo	CDS														
ATE	Atentado	CDS														
MAG	Manifestações públicas	CAS	Difusão total	Comunicação modificação substancial		Aviso informativo	Aviso informativo									Aviso de modificação substancial
		CDS				Aviso informativo										
IND	Indisposição ou doença	CDS			Difusão total	Comunicação modificação substancial		Aviso informativo		Aviso informativo	Aviso de modificação substancial					

*Nota: CAS (Conhecida antes do serviço); CDS (Conhecida durante o serviço)

4.7 Procedimento de atuação após a contingência

Investigação e comunicação do incidente.

Uma vez ocorrido o incidente, o Tráfego e a Administração Titular, coordenarão as operações de investigação do mesmo em conjunto, com o fim de determinar as causas, o pessoal envolvido, danos materiais, impacto ambiental e danos de saúde pública causados, se tal for o caso.

A investigação basear-se-á nos relatórios emitidos pelas partes diretamente envolvidas no incidente e concluirá com a determinação das causas imediatas, os fatores pessoais e laborais; bem como as falhas de controlo que possam ter contribuído para o mesmo. Finalmente, serão recomendadas medidas a adotar.

O relatório da investigação realizada será fornecido à Gerência e à Administração Titular.

Ações de mitigação:

Destinadas a minimizar e/ou solucionar problemas com um potencial risco para terceiros como resultado de um incidente; serão coordenadas entre o Tráfego e a Gerência, conforme a magnitude do incidente. Consistirão em:

- **Acompanhamento das ações recomendadas:** A Gerência é responsável pela implementação das ações e recomendações resultantes do relatório.
- **Planos de atuação e eliminação:** têm como objetivo não deixar qualquer material sólido ou líquido na via que impeça a circulação de veículos ou peões e evitar alterações nas condições da paisagem ou na topografia da área envolvida; incluem: a limpeza de restos e/ou resíduos gerados, a sua eliminação em locais homologados e, se necessário, a restauração do meio ambiente e da topografia.



5 PLANO DE LIMPEZA PARA TODOS OS VEÍCULOS

Os objetivos estabelecidos com a implementação do plano, são:

- ✓ Garantir as devidas condições de segurança e higiene para os utilizadores e funcionários.
- ✓ Melhorar a qualidade do serviço.
- ✓ Manter a boa imagem da empresa e do serviço.
- ✓ Cumprir a legislação em vigor.
- ✓ Melhorar o rendimento dos processos produtivos.
- ✓ Reduzir o impacto no meio ambiente.



5.1 Cronograma de limpeza, desinfeção e desinfestação

Atuaremos diariamente sobre uma percentagem da frota total em serviço, de modo a garantir a rotação de todos os veículos nas ações de limpeza e a cumprir os objetivos estabelecidos no Plano.

Deste modo, a **totalidade da frota é devidamente atendida, definindo-se a periodicidade das ações em função do estado de deterioração dos veículos, encurtando os prazos de intervenção o suficiente para evitar o aparecimento de sujidade.**

Prazo de rotação da frota	
Limpeza exterior	1 dia
Limpeza interior geral	1 dia
Limpeza interior média	1 semana
Limpeza interior profunda	1 mês
Desinfestação	1 semestre

Por conseguinte, para cada veículo, o Plano de Limpeza e Desinfeção estabelece o seguinte cronograma que inclui a ação prévia de reabastecimento e revisão dos níveis e que é realizado pelo pessoal de limpeza.

Área	CRONOGRAMA DE LIMPEZA E DESINFEÇÃO DE CADA VEÍCULO					
	EXTERIOR		INTERIOR			
	DIÁRIA	DIÁRIA	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	SEMESTRAL
Alcance	Reabastecimento e níveis	Limpeza geral	Limpeza geral	Limpeza e desinfeção média	Limpeza e desinfeção profunda	Desinfestação



As tarefas de limpeza serão realizadas principalmente durante a noite, sendo que algumas delas podem ser transferidas para o horário da manhã, quando tal for recomendável por uma questão de produtividade-eficácia. Algumas tarefas poderão ser atribuídas a agentes externos devido ao nível de especialização que exigem.

Todas as atuações foram organizadas por etapas, como é apresentado no quadro seguinte.

Ref.	Etapas	Objetivos	Operações	Meios
0	Revisão	Verificar o estado para inclusão ou exclusão do Plano	Examinar o estado de limpeza exterior e interior	Visual
1	Limpeza exterior	Eliminar a sujidade visível exteriormente	Condução do veículo até ao túnel e esfrega	Túnel de lavagem e escova

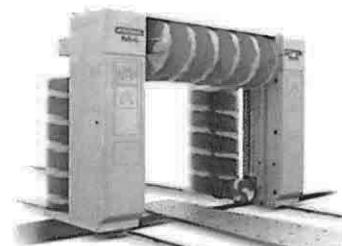
Ref.	Etapas	Objetivos	Operações	Meios
2	Secagem exterior	Eliminar a humidade para limitar a aderência da sujidade	Deixar escorrer e secar	Ventilação
3	Preparação limpeza interior	Preparar as superfícies e materiais	Remoção dos objetos perdidos e dos restos evidentes	Manual
		Remover tudo o que possa dificultar a acessibilidade ou a eficácia das etapas posteriores ou que represente um perigo para os trabalhadores		
4	Pré-lavagem interior	Eliminar a sujidade visível para aumentar a eficácia da limpeza	Aspiração da sujidade solta	Aspirador
			Varredura	Escovas
5	Limpeza interior (lavagem)	Soltar e remover a sujidade incrustada, visível ou não	Aplicação do detergente, diluição do mesmo e tempo de contacto	Imersão das escovas, esponjas, etc.
6	Enxaguamento interior	Eliminar a sujidade e o produto de limpeza	Remoção do produto de limpeza com água limpa	Jato de água de alta pressão e circulação
7	Desinfecção interior	Reduzir o número de microorganismos na superfície	Aplicação do desinfetante, diluição do mesmo e tempo de contacto	Submersão, pulverização e/ou circulação
		Eliminar agentes patogénicos		
8	Desinfestação interior	Eliminar insetos e pragas	Aplicação de desinfetante, diluição do mesmo e tempo de contacto	Nebulizador elétrico
9	Segundo enxaguamento	Eliminar os resíduos do desinfetante	Remoção dos restos de desinfetante com água limpa	Jato de água de alta pressão e circulação
10	Etapa final	Limitar a contaminação e a multiplicação de microorganismos	Deixar escorrer e secar	Ventilação
		Registrar ações	Limpar e recolher os utensílios de limpeza	
			Preencher o documento de registo	Manual/Informático
11	Informação	Atualização da informação interior do serviço	Mudança de cartazes	Manual
12	Controlo	Verificar a eficácia do Plano quanto à consecução dos seus objetivos	Revisão do veículo e registo	Visual Manual/Informático
		Registrar ações	Preencher ficha de controlo	Manual/Informático

5.2 Organização dos trabalhos de limpeza. Meios materiais

Para uma adequada execução das tarefas de limpeza, contaremos com uma área especialmente reservada ao armazenamento de material, ferramentas, maquinaria e produtos de limpeza. Os produtos serão guardados nas suas embalagens originais para evitar possíveis confusões.

Os funcionários possuirão luvas, botas e roupa protetora que garanta a sua segurança e evite o contacto com os produtos e materiais manipulados. Será colocado à disposição do pessoal de limpeza:

- Ponte de lavagem com escovas de limpeza, com um sistema de decantação de gorduras e canalização para um dispositivo de reciclagem de água que possibilita uma poupança no consumo da mesma, reutilizando-a no procedimento de lavagem inicial dos veículos e utilizando água limpa da rede geral no procedimento final de enxaguamento dos veículos, poupando até 60% no consumo de água.
- Mono-escovas de última geração de baixo consumo de água.
- Equipamentos de limpeza a pressão com água quente.



- KARCHER K7 PREMIUM ECOLOGIC HOME T400.
- Equipamento de limpeza a vapor: POLTI Mondial Vap 6000.
- Máquina de injeção-extração: Numatic CT-370.
- Aspirador Mochila: Cleanfix RS05.
- Baldes de esfregona: EMBELL MAXI 16 Lts Eq água osmotizada Ionic Reach & Wash.
- Os produtos de limpeza: escovas de camurça, detergentes, pulverizadores, detergente desinfetante clorado, desengordurante forte alcalino, solução de limpeza neutra ecológica, limpa-vidros de janelas / polivalente, desengordurante forte alcalino ecológico, detergente desodorizante anti-calcário, desengordurante forte para a lavadora, solução de limpeza de tapetes e carpetes para máquina de injeção-extração

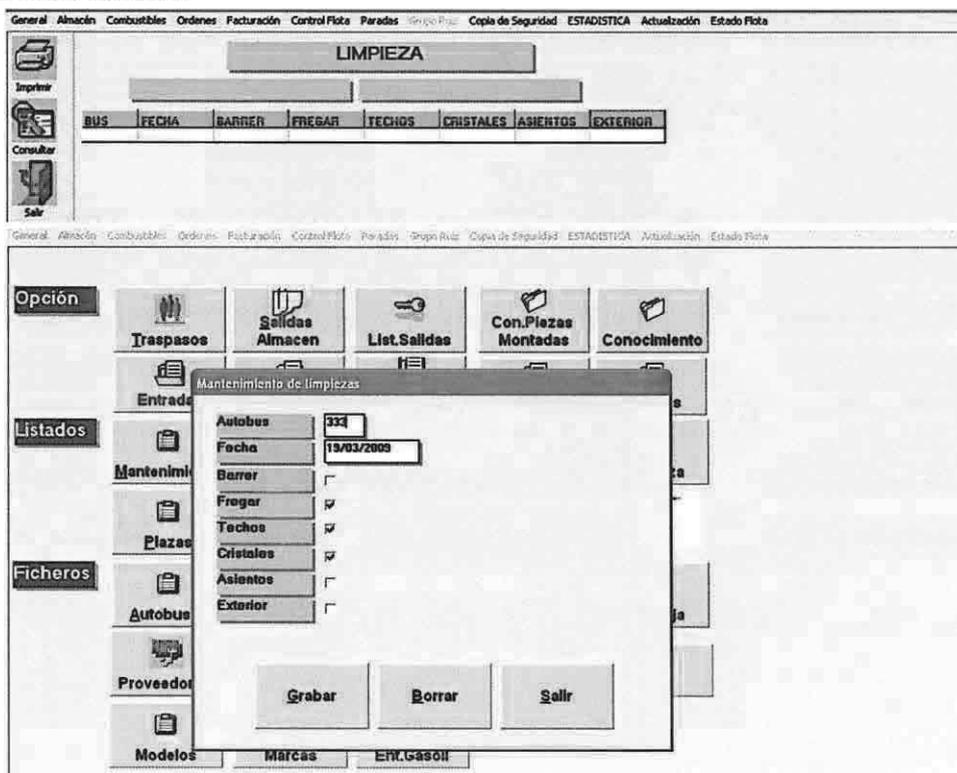


Serão instalados tanques e escoadouros decantadores de gorduras para evitar a sua descarga na rede de saneamento pública. Serão instalados contentores de resíduos.

Existirá uma área para a realização das tarefas administrativas da respetiva atividade. Um sistema informatizado efetuará a gestão dos registos da atividade.

5.3 Software de gestão e controlo das operações de limpeza

Dispomos ainda de um Software específico de Gestão de Oficinas, Manutenção e Limpeza, que permite coordenar as áreas estratégicas de planeamento e execução das operações de limpeza em cada veículo.



**PROPOSTA A REUNIÃO DE CÂMARA**

Proposta nº 265 - 2017

Pelouro: **Mobilidade**

Assunto: Publicação no Jornal Oficial da União Europeia de intenção de lançamento de concurso público internacional para celebração de contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais



Considerando que:

- a) Com a entrada em vigor da Lei 52/2015, de 9 de junho – que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e que extinguiu a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa – o Município de Cascais assumiu-se como autoridade de transporte competente quanto aos serviços públicos de transportes do concelho;
- b) De acordo com a legislação e regulamentação aplicáveis – em particular, o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 – os contratos de serviço público de transporte de passageiros devem ser adjudicados até à data de 3 de dezembro de 2019;
- c) Nos casos em que se pretenda contratar empresas terceiras para gerir os serviços públicos de transporte de passageiros, a legislação obriga a que sejam lançados os adequados procedimentos concursais, regulados em regra de acordo com as disposições do Código dos Contratos Públicos;
- d) O artigo 7.º, n.º 2, do citado Regulamento (CE) n.º 1370/2007, impõe todavia uma formalidade adicional a qual se traduz na obrigação de publicar, no Jornal Oficial da União Europeia, a provável abertura de concurso para a celebração de contrato de serviço público de transporte de passageiros, sendo que tal publicação deve ocorrer, no mínimo, com um ano de antecedência face à data de lançamento do concurso;
- e) Caso a Câmara Municipal Cascais venha entretanto a decidir lançar um concurso público para a celebração de contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais, deverá pois já ter garantido o cumprimento atempado daquela formalidade.

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



Tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere:

Aprovar o envio para publicação, no Jornal Oficial da União Europeia, da sua pré-intenção de lançamento de concurso público internacional para a celebração de contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no Concelho de Cascais, em conformidade com o disposto no artigo 7.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

O Presidente da Câmara,

22-03-2017

X Carlos Carreiras



Assinado por: CARLOS MANUEL LAVRADOR DE JESUS CARREIRAS

DELIBERAÇÃO:

Aprovado por maioria, com 4 votos contra dos Srs. Vereadores João Cordeiro, Alexandre Sargento e Maria Teresa Gago do PS e do Sr. Vereador Clemente Alves do PCP que apresentou declaração de voto.

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL

I-CME/2017/3363

2017-03-09

DAT – DEPARTAMENTO DE AUTORIDADE DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO DE CASCAIS



FOLHA DE INFORMAÇÕES

Assunto:

Concurso Público Internacional para celebração de contrato de serviço público de transporte

Câmara

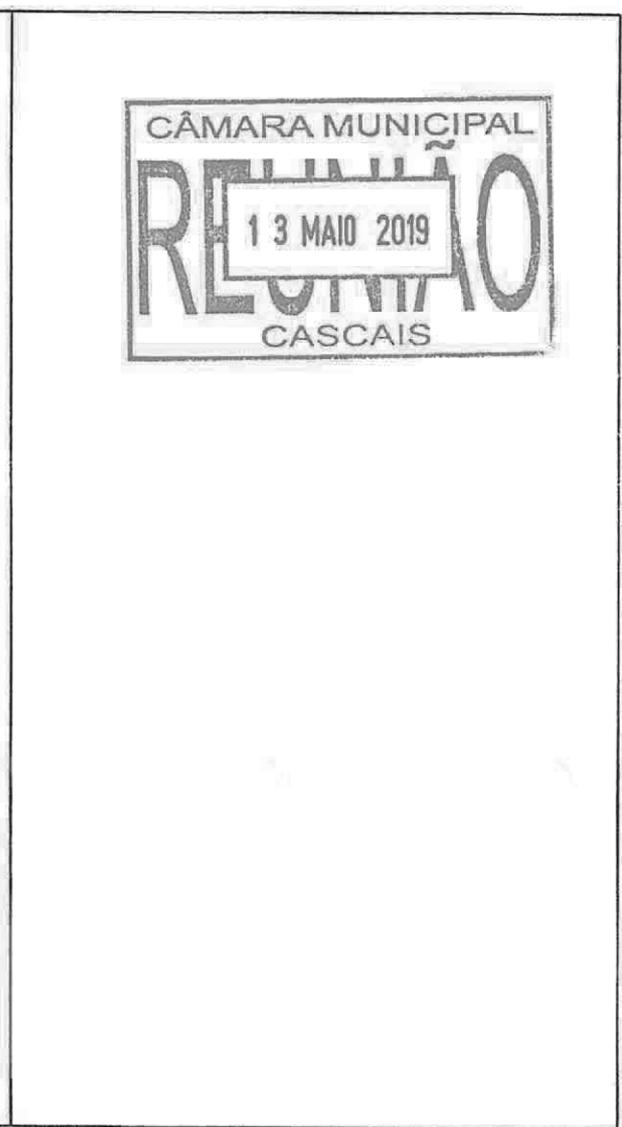
Miguel Pinto Luz
Vice-Presidente
9.3.17

A DR 6.4

D. J. Rodrigues

9.3.17

Vitor Silva
Arq. Pais, Diretor DAT



EXMO. SR D. DAT,
ARQ. VÍTOR SILVA,

CONCORDO COM A NOTULA DO
DR. NUNO AMARAL E SILVA,
PROPONDO, COMO AÍ, QUE É PENSADO
QUE O MUNICÍPIO DE CASCAIS, MEDIANTE
DELIBERAÇÃO CÂMARAria, PROCEDA
À PUBLICAÇÃO NO JORNALE DA INICIATIVA
DE ABERTURA DE CONCURSO PARA
A CELEBRAÇÃO DE CONTRATO DE
SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTES DE
PASSAGEIROS NO CONCELHO DE CASCAIS,
O QUE LIBERTE A CONTRIBUIÇÃO
SUSCITA, INTIMANDO PRAZO A LIBERTE,


09.03.2014

Nuno Perfeito
Dr. Chefe Divisão DAT/DRGM

Para efeito do l. v. c. Perfeito
Proposto o procedimento de sup-
ra/2014.

Vítor Silva
Arq. Pais. Diretor DAT

Pedro Amaral e Almeida
Advogado



A handwritten signature in black ink, appearing to be "Pedro Amaral e Almeida".

A small handwritten signature or mark in black ink.



Nota Jurídica

Assunto: Da publicação no Jornal Oficial da União Europeia de intenção de lançamento de concurso público internacional para celebração de contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais

1. Com a entrada em vigor da Lei 52/2015, de 9 de Junho – que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e que extinguiu a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa – o Município de Cascais assumiu-se como autoridade de transporte competente quanto aos serviços públicos de transportes do concelho.
2. De acordo com a legislação e regulamentação aplicáveis – em particular, o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007 – os contratos de serviço público de transporte de passageiros devem ser adjudicados até à data de 3 de Dezembro de 2019.
3. Nos casos em que se pretenda contratar empresas terceiras para gerir os serviços públicos de transporte de passageiros, a legislação obriga a que sejam lançados os adequados procedimentos concursais, regulados em regra de acordo com as disposições do Código dos Contratos Públicos.
4. O artigo 7.º, n.º 2, do citado Regulamento (CE) n.º 1370/2007, impõe todavia uma formalidade adicional a qual se traduz na obrigação de publicar, no Jornal Oficial da União Europeia, a provável abertura de concurso para a celebração de contrato de serviço público de transporte de passageiros, sendo que tal publicação deve

Pedro Amaral e Almeida
Advogado



ocorrer, no mínimo, com um ano de antecedência face à data de lançamento do concurso.

5. Nestes termos, caso o Município de Cascais venha a lançar um concurso público para a celebração de contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais, deverá pré-anunciar tal intenção no Jornal Oficial da União Europeia sendo que, após tal publicação, deverá aguardar no mínimo 1 ano para proceder ao lançamento formal do procedimento.
6. Dado que o prazo final para a celebração de contratos de serviço público é, como visto, 3 de Dezembro de 2019, e tendo em conta aquele período temporal de 1 ano para se poder proceder ao lançamento formal de um procedimento concursal, é nossa recomendação que o Município de Cascais, mediante deliberação camarária, proceda à célere publicação no Jornal Oficial da União Europeia da intenção de abertura de concurso para a celebração de contrato de serviço público de transporte de passageiros no concelho de Cascais.
7. Após tal publicação, e caso o Município de Cascais venha então efectivamente a tomar a decisão de lançamento de concurso, deverá aguardar um prazo mínimo de 1 ano para proceder à sua abertura formal.

Lisboa, 7 de Março de 2017

Pedro Amaral e Almeida

PEDRO AMARAL E ALMEIDA
CP 14766L
Pc Nuno Rodrigues dos Santos, 14-B
1600-171 LISBOA
Tel: 213303990 – Fax: 213303999



O presente anúncio no sítio web do TED: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:154952-2017:TEXT:PT:HTML>

**Portugal-Cascais: Serviços de transporte público rodoviário
2017/S 080-154952**

Anúncio de pré-informação relativo a um contrato de serviço público

Formulário-tipo para notificação nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento n.º 1370/2007, a publicar um ano antes da abertura do concurso ou da adjudicação por ajuste directo no Suplemento do Jornal Oficial da União Europeia.

<regulation_20071370> (pt)

Secção I: Autoridade competente

I.1) Nome, endereços e ponto(s) de contacto

Município de Cascais
505187531
Praça 5 de Outubro n.º 9
Ponto(s) de contacto: Divisão de contratação pública
2754-501 Cascais
Portugal
Correio electrónico: dcop@cm-cascais.pt



Para obter mais informações, consultar: O(s) ponto(s) de contacto indicado(s) acima

I.2) Tipo de autoridade competente

Autoridades regionais ou locais

I.3) Actividade principal

Outra: autoridade local

I.4) O contrato é adjudicado por conta de outras autoridades competentes

A autoridade/entidade adjudicante procede à aquisição por conta de outras autoridades adjudicantes: não

Secção II: Objecto do contrato

II.1) Descrição

II.1.1) Título atribuído ao contrato:

Contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

II.1.2) Tipo de contrato, domínio(s) abrangido(s) pelo Serviço de Transporte Público

Categoria de serviços n.º T-05: Serviços de transporte por autocarro (urbano/regional)

Domínios abrangidos pelos serviços de transporte público

Local principal das obras, de entrega dos fornecimentos ou de prestação dos serviços: T-05 Transporte rodoviário de passageiros.

Código NUTS PT171

II.1.3) Descrição resumida do contrato

Transporte rodoviário de passageiros.

II.1.4) Vocabulário comum para os contratos públicos (Classificação CPV)

60112000

II.1.5) Informação acerca da subcontratação

A subcontratação está prevista: sim

Valor ou proporção do contrato susceptível de subcontratação a terceiros:

Desconhecido

Descrição resumida do valor/proporção do contrato a subcontratar: Desconhecido.

II.2) **Quantidade e/ou valor dos serviços:**

II.3) **Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução**

Início: 3.12.2019

Duração em meses: 12 (a contar da data de adjudicação)

II.4) **Descrição resumida da natureza e extensão das obras**

Secção IV: Procedimento

IV.1) **Tipo de procedimento**

Concurso público

IV.2) **Critérios de adjudicação**

IV.2.1) **Critérios de adjudicação**

IV.2.2) **Informação acerca do leilão electrónico**

IV.3) **Informação administrativa**

IV.3.1) **Número de referência atribuído ao processo:**

IV.3.2) **Condições para obtenção do caderno de encargos e documentos complementares**

IV.3.3) **Prazo para a recepção das propostas ou pedidos de participação**

IV.3.4) **Língua(s) em que as propostas ou os pedidos de participação podem ser redigidos**

IV.3.5) **Período mínimo durante o qual o concorrente é obrigado a manter a sua proposta**

IV.3.6) **Condições de abertura das propostas**



Secção VI: Informação complementar

VI.1) **Informação complementar:**

VI.2) **Procedimentos de recurso**

VI.2.1) **Organismo responsável pelos procedimentos de recurso**

VI.2.2) **Interposição de recursos**

VI.2.3) **Serviço junto do qual se pode obter informação sobre a interposição de recursos**

VI.3) **Notificação da adjudicação:**

VI.4) **Data de envio do presente anúncio:**

21.4.2017

**Ponto Único****PROPOSTA A REUNIÃO DE CÂMARA**Proposta nº **993-2018 [DCOP]**Pelouro: **DMAG/DFP/DCOP****ANEXO 1**

Assunto: Concurso Público de Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais - abertura de procedimento e autorização da despesa

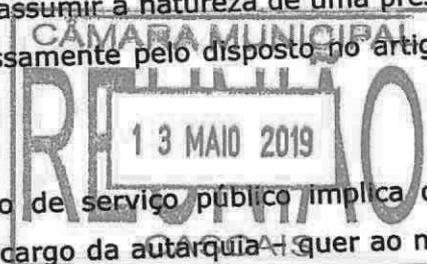
Considerando que:

- a) Com a entrada em vigor da Lei nº 52/2015, de 9 de junho – que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (de ora em diante RJSTPT) foi extinta a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa;
- b) O Município de Cascais assumiu-se como Autoridade de Transporte em 11 de abril de 2016, tendo como objetivo a reorganização da rede de transporte público rodoviário, que quer ver operar na sua área geográfica;
- c) O dimensionamento do serviço de transporte público rodoviário tem como objetivo encontrar uma solução que, em termos de serviço público de transporte de passageiros, permita melhorar as condições de mobilidade e incrementar a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transporte público no Município de Cascais, refletindo-se num serviço melhor e mais adequado à população face ao atual serviço de transporte público;
- d) A rede de transporte público é uma peça fundamental na coesão social do concelho, facilitando o acesso aos serviços públicos e eliminando barreiras, permitindo que os serviços públicos culturais e desportivos da autarquia passem a estar acessíveis a todos;
- e) Sendo intenção do Município abrir procedimento para a celebração de um contrato de prestação de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, deu-se cumprimento à obrigação legal de pré-informação contida



no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento n.º 1370/2007 tendo sido publicado no JOUE (JO/S80, de 25.04.2017) o anúncio 2017/S 080-154952, anexo à presente proposta;

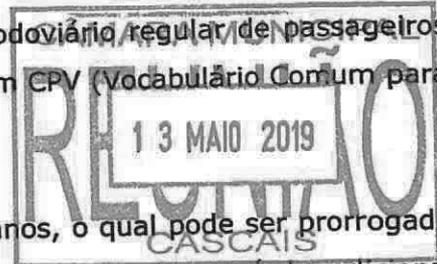
- f) A par da definição da nova rede municipal, do nível de qualidade da operação pretendida e do impacto financeiro da operação no seu todo, sedimentou-se a decisão, quer ao nível técnico, quer ao nível político, que o contrato de serviço público a concursar e a celebrar deveria assumir a natureza de uma prestação de serviço, opção esta suportada expressamente pelo disposto no artigo 20º do RJSPTP;
- g) A opção por um contrato de prestação de serviço público implica que as grandes decisões da operação fiquem a cargo da autarquia, quer ao nível da rede, seus horários e frequências, quer ao nível do grau de qualidade da operação pretendida – bem como a responsabilidade e o risco da procura, sendo que, nesta matéria, é ponto crucial da mobilidade em Cascais que a política tarifária seja sempre definida pela autoridade de transportes;
- h) A rede proposta considera a manutenção de 6 linhas, o reforço horário de 10 linhas, a reestruturação de 9 linhas e inclui ainda a criação de 11 linhas face à atual rede de transporte público rodoviário. Estas alterações representam um acréscimo de produção na ordem dos 83% face à rede municipal atual;
- i) O artigo 14.º do RJSPTP estabelece que os níveis mínimos do serviço de transporte são definidos em função da cobertura territorial, da cobertura temporal, comodidade, dimensionamento do serviço e informação ao público, verifica-se que a rede de transporte público municipal proposta obedece a todos estes critérios;
- j) A solução proposta para a rede futura decorre de um objetivo político de uniformização da tarifa no território concelhio, prevendo-se uma tarifa plana para o passe mensal, a criação de um valor único para a rede de transporte público rodoviário passa a ser encarada no seu todo, ampliando a perceção da oferta, já que todas as linhas estão disponíveis desaparecendo as fronteiras tarifárias dentro do município;





k) A integração dos diversos serviços de mobilidade com todas as suas componentes numa tarifa única, com a criação de pacotes de mobilidade MobiCascais, pretende-se a promoção de uma mobilidade mais ajustada às necessidades de cada um, permitindo que a escolha seja feita em função da comodidade e não em função do tarifário;

l) O objeto do presente procedimento visa a celebração de contrato para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, o qual corresponde em CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos) ao código 60112000;



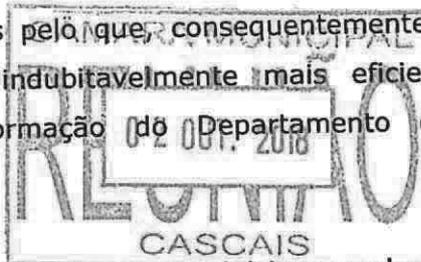
m) O prazo do contrato tem a duração de sete anos, o qual pode ser prorrogado por dois períodos adicionais de um ano e um terceiro período adicional correspondente à diferença entre um ano e o prazo de duração do período transitório, sendo que a sua duração total não pode, em caso algum, exceder os dez anos;

n) O período transitório se destina a facultar ao prestador do serviço o tempo que este considere necessário para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais em ordem ao início efetivo da operação objeto do contrato, cuja duração mínima é de 1 (um) mês e a duração máxima de 12 (doze) meses, sendo o prazo concreto o resultante da proposta apresentada a concurso pelo prestador do serviço;

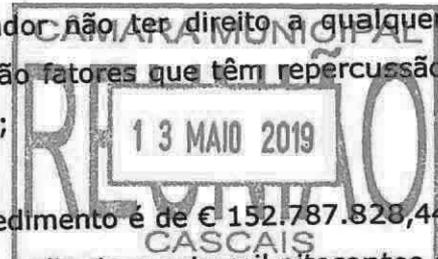
o) A opção pela não contratação em lotes, justifica-se em função da premissa de ajustar a dimensão da operação aos custos estruturais. Nesta ótica, a situação atual evidencia que o operador que realiza serviço de transporte público em Cascais, Oeiras e Sintra suporta toda a operação numa única área oficial. A rede a concurso constitui uma parcela desta operação atual pelo que uma área oficial será suficiente para suportar toda a operação, resultando na limitação a um lote. Por outro lado, a segregação da operação em lotes ao implicar a coexistência de uma pluralidade de contratos e de operadores num sistema que deve funcionar como um todo e de forma integrada para os clientes finais (os utentes) iria necessariamente acarretar custos acrescidos e desproporcionados para a Câmara Municipal de Cascais, decorrentes da multiplicação de mecanismos de controlo e da maior complexidade de

CÂMARA MUNICIPAL

coordenação das operações pelo que, consequentemente, a gestão de um único contrato revela-se indubitavelmente mais eficiente para a CMC, conforme consta da Informação do Departamento da Autoridade de Transportes;

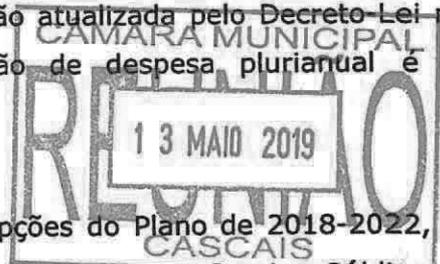


- p) Quer a entrada em vigor do contrato, que inicia a produção dos seus efeitos após a data da obtenção do visto do Tribunal de Contas, em sede de fiscalização prévia, quer o facto de o operador não ter direito a qualquer remuneração durante o período transitório, são fatores que têm repercussão na distribuição anual dos encargos financeiros;
- q) O valor contratual máximo do presente procedimento é de € 152.787.828,44 (cento e cinquenta e dois milhões setecentos e oitenta e sete mil oitocentos e vinte e oito euros e quarenta e quatro cêntimos), decorrente da aplicação do preço unitário de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos) por quilómetro, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a percorrer comercialmente durante o prazo do contrato que é de sete anos, ao qual podem acrescer no máximo mais dois anos e onze meses, referente a duas eventuais prorrogações e ao período transitório, acrescido de IVA à taxa legal de 23% a que corresponde o montante de € 35.141.200,54 (trinta e cinco milhões, cento e quarenta e um mil e duzentos euros e cinquenta e quatro cêntimos), o que perfaz o total de € 187.929.028,98 (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos);
- r) O prazo total do contrato, estima-se um encargo de anual € 15.407.175,98 (quinze milhões quatrocentos e sete mil cento e setenta e cinco euros e noventa e oito cêntimos), decorrente da aplicação do preço unitário de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos) por quilómetro, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a percorrer comercialmente durante o ano, acrescido de IVA à taxa legal de 23% a que corresponde o montante de € 3.543.650,47 (três milhões quinhentos e quarenta e três mil e seiscentos e cinquenta euros e quarenta e sete cêntimos) o que perfaz um valor total anual de € 18.950.826,45 (dezoito milhões novecentos e cinquenta mil oitocentos e vinte e seis euros e quarenta e cinco cêntimos);





- s) Estamos perante uma matéria que visa a prossecução das atribuições do Município, e que o prazo de execução do contrato implica necessariamente a assunção de compromissos plurianuais, que no limite máximo pode ser de nove anos e onze meses, os quais repartir-se-ão pelos anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, nos termos do disposto na alínea k), nº 2, do artigo 25º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro em conjugação com o disposto na alínea c), do nº 1 do artigo 6º, da Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, na redação que lhe foi conferida pela Lei n.º 22/2015, de 17 de março e no Decreto-Lei n.º 127/2017 /2012, de 21 de junho, na versão atualizada pelo Decreto-Lei n.º 99/2015, de 02 de junho, a autorização de despesa plurianual é da competência da Assembleia Municipal;
- t) Esta despesa está prevista nas Grandes Opções do Plano de 2018-2022, na Ação do Plano: 05 003 2017/5 3, correspondente ao Serviço Público de Transporte Rodoviário no Concelho de Cascais;
- u) De acordo com a alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na redação atual) é aplicável ao presente procedimento o Concurso Público Internacional, com publicitação no Jornal Oficial da União Europeia;
- v) A entidade competente para proceder à aprovação das peças e autorização do procedimento é o órgão executivo, atendendo ao disposto na alínea f) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e da alínea b) do n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 08 de junho, aplicável por força da alínea f) do n.º1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º18/2008 de 29 de janeiro, na redação atual;
- w) Nos termos do previsto na alínea b), do nº 2, do artigo 34º dos Estatutos da Autoridade de Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei nº 78/2014, de 14 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 18/215, de 2 de fevereiro, o Município de Cascais submeteu um relatório para lançamento do concurso público internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de Passageiros no Município de Cascais para apreciação e parecer prévio vinculativo da Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT), através do Ofício 26758, de 27-08-2018;





- x) Em 25-09-2018, a AMT emitiu parecer favorável, através do Ofício 2850-CA/2018DS/DAPP, o qual mereceu o nosso registo Entradas/2018/5111, de 26/09/2018, habilitando o Município de Cascais a prosseguir com o procedimento concursal;

Tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere:

1. Com fundamento na alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos e do artigo 20º, da Lei nº 52/2015, de 9 de junho – Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, autorizar a abertura do procedimento por Concurso Público Internacional para prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, pelo prazo de sete anos, o qual pode ser prorrogado por dois períodos adicionais de um ano e um terceiro adicional correspondente à diferença entre um ano e o prazo de duração do período transitório.
2. Que seja aprovado o Programa do Concurso, o Caderno de Encargos, minuta do Anúncio e demais peças do procedimento em anexo.
3. Nos termos do artigo 290.º-A do Código dos Contratos Públicos (CCP), nomear Rui Espírito Santo como gestor do contrato.
4. Que nos termos do n.º 1 do artigo 67.º do CCP, seja nomeado o júri do procedimento composto pelos seguintes elementos:

Membros efetivos

Vitor Silva

Rui Espírito Santo

Maria Inês Alves

Membros suplentes

Elisabete Argêncio

Mónica Gonzalez



5. Submeter à Assembleia Municipal a autorização prévia da assunção de compromissos plurianuais para os anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes que se estima em € 187.929.028,98 (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), valor com IVA incluído,

nos termos da alínea k), do nº 2, do artigo 25º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro e da alínea c), do nº 1 do artigo 6º, da Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, na redação que lhe foi conferida pela Lei nº 22/2015, de 17 de março e no Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, na versão atualizada pelo Decreto-Lei n.º 99/2015, de 02 de junho.

O Presidente da Câmara,
28-09-2018

X Carlos Carreiras



Assinado por: CARLOS MANUEL LAVRADOR DE JESUS CARREIRAS



DELIBERAÇÃO:

Aprovado por maioria, com 3 votos contra dos Srs. Vereadores Luís Miguel Reis e João Ruivo do PS e do Sr. Vereador Clemente Alves do PCP. A Sra. Vereadora Nazaré Fernandes do PS não estava presente na sala no momento da votação do ponto.

**PROPOSTA A REUNIÃO DE CÂMARA**

Proposta nº 17-2019 [DCOP]

Pelouro: DMAG/DFP/DCOP



Assunto: Proc. n.º 893/DCOP/2018 - Concurso Público de Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais – Ratificação do despacho exarado a 8 de janeiro de 2019

Considerando que:

- a) Na reunião de Câmara de 2 de outubro de 2018 (Proposta n.º 993/2018) foi autorizada a abertura do procedimento por Concurso Público, para a Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais, pelo prazo de sete anos, ao qual pode acrescer no máximo mais dois anos e onze meses, referente a duas eventuais prorrogações e ao período transitório;
- b) O procedimento seguiu a forma de concurso público, com publicitação no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE), nos termos da alínea a) do n.º1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), pelo preço base de € 152.787.828,44 (cento e cinquenta e dois milhões, setecentos e oitenta e sete mil, oitocentos e vinte oito euros e quarenta e quatro cêntimos);
- c) Pela citada deliberação de Reunião de Câmara, foram aprovadas as peças do procedimento, nomeado o júri e submetido à Assembleia Municipal a autorização prévia da assunção de compromissos plurianuais para os anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, pelo montante de € 187.929.028,98 (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), valor que já inclui IVA;
- d) Em observância e cumprimento do n.º 1 do artigo 50.º do Código dos Contratos Públicos, foram suscitados, dentro do prazo legal, esclarecimentos/erros e omissões respeitantes às peças do procedimento;
- e) Na sequência da análise aos esclarecimentos/erros e omissões apresentados pelos interessados foi proposto pelo Departamento de Autoridade dos Transportes (DAT), proceder a algumas retificações e melhorias das peças do procedimento, conforme resulta da informação deste departamento, anexa à Informação DCOP n.º 12/2019 e que dela faz parte integrante;
- f) O Anexo I à Informação do DAT contém a síntese das principais alterações/retificações que se propõem introduzir nas peças do concurso;
- g) Os Anexos II e III à Informação do DAT contêm respetivamente, as propostas de versão retificada do Programa do Concurso e do Caderno de Encargos;



- h) O Anexo IV à Informação do DAT contém a proposta de resposta aos interessados aos pedidos de esclarecimentos e de suprimento dos erros e omissões;
- i) Foi proposto pelos serviços haver lugar à prorrogação do prazo fixado para apresentação de propostas nos termos previstos do n.º 2 do artigo 64.º do CCP, tendo sido indicada como data final de apresentação das propostas o dia 8 de março de 2019;
- j) Foi dado conhecimento da documentação produzida nesta fase à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), conforme documentação anexa;
- k) A aprovação de esclarecimentos, erros e omissões, retificações e a decisão de prorrogação do prazo para apresentação de propostas cabe ao órgão competente para a decisão de contratar, conforme previsto na alínea a) do n.º 5 do artigo 50.º e n.º 4 do artigo 64.º do CCP, que no presente procedimento é o órgão executivo;
- l) A comunicação aos interessados e a publicação das alterações/retificações/precisões às peças do procedimento deveria ser assegurada num curto espaço de tempo, por forma a não comprometer a calendarização dos prazos assumidos;
- m) Determina o n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que em circunstâncias excecionais, e no caso de, por motivo de urgência, não ser possível reunir extraordinariamente a Câmara Municipal, o Presidente pode praticar quaisquer atos da competência deste órgão executivo, ficando os mesmos sujeitos a ratificação na primeira reunião realizada após a sua prática;
- n) Em 8 de janeiro foi por mim emitido despacho, exarado na Informação DCOP n.º 12/2019, que aprovou as respostas aos esclarecimentos, erros e omissões, retificações às peças do procedimento e autorizou a prorrogação do prazo para apresentação de propostas até ao dia 8 de março de 2019.

Tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere ratificar o meu despacho de 8 de janeiro exarado na Informação DCOP n.º 12/2019.

O Presidente da Câmara,

08-01-2019

X Carlos Carreiras

Assinado por: CARLOS MANUEL LAVRADOR DE JESUS CARREIRAS



DELIBERAÇÃO:

Aprovado por maioria, 1 voto contra da Sra. Vereadora Anamaria Azevedo do PCP e 3 abstenções dos Srs. Vereadores Luís Miguel Reis, João Ruivo e Nazaré Fernandes do PS.

DE: Maria Inês Alves

PARA: Divisão de Contratação Pública – Dra Cristina Andrade

ASSUNTO: Proc n.º 893/DCOP/2018 – Prestação de serviço de transporte público regular de passageiros no concelho de Cascais – aprovação de esclarecimentos/erros e omissões e prorrogação do prazo para apresentação de propostas

DESPACHO

INFORMAÇÃO Nº 12/2019

Exmo Sr. Director Municipal,
Dr. Filipe Nascimento,
Nos termos e fundamentos da presente informação e documentação em anexo, propõe-se submeter à Consideração do Exmo Sr. Presidente:

- 1- Aprovação da Inf. do DAT e seus anexos e consequente aprovação das Resoluções a introduzir nas peças do procedimento;
 - 2- Autorização para a publicação do plano para que se proceda ao envio das propostas;
 - 3- Ratificação dos atos de convocação a praticar pelo Senhor Presidente nos pontos 1 e 2 na 1ª Reunião de Câmara após a publicação do ato (15.01.2019).
- A Consideração Superior,

Em reunião de Câmara de 2 de outubro de 2018 (ponto único) foi autorizada a abertura do procedimento por Concurso Público com publicitação no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE) para a prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais, pelo prazo de sete anos com possibilidade de prorrogação por dois períodos adicionais de um ano e um terceiro adicional;

Mais foram, pela citada deliberação de Reunião de Câmara, aprovadas as peças do procedimento, nomeado o júri e submetido à Assembleia Municipal a autorização prévia da assunção de compromissos plurianuais para os anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, pelo montante de € 187.929.028,98 (Cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito centimos), valor que já inclui IVA.

O procedimento seguiu a forma de concurso público, nos termos da alínea a) do n.º1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), pelo montante de € 187.929.028,98 (Cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito centimos), valor que já inclui IVA.

A CHEFE DE DIVISÃO DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Cristina Andrade
(CRISTINA ANDRADE)

O Dir. Mun. de Apoio à Gestão Municipal
Instituto das Competências Municipais
conforme despacho nº 37/2017 de 26 de Outubro
Filipe Nascimento

José Carreiras

Rafael...

Presidente

19/01/18

Em observância e cumprimento do n.º 1 do artigo 50.º do Código dos Contratos Públicos, foram suscitados, dentro do prazo legal, esclarecimentos/erros e omissões respeitantes às peças do procedimento;

Conforme resulta da informação do Departamento de Autoridade dos Transportes (DAT) anexa à presente informação e que dela faz parte integrante, após análise dos pedidos suscitados pelos interessados foi entendimento que alguns aspetos das peças do concurso deveriam ser objeto de precisão e melhoria;

O Anexo I à presente Informação contém a síntese das principais alterações/retificações que se propõem introduzir nas peças do concurso;

Os Anexos II e III contém respetivamente, as propostas de versão retificada do Programa do Concurso e do Caderno de Encargos;

O Anexo IV contém a proposta de resposta aos interessados aos pedidos de esclarecimentos e de suprimento dos erros e omissões.

Conforme resulta ainda da informação do DAT, pese embora as alterações propostas não implicarem alterações de aspetos fundamentais das peças do procedimento, entendeu-se, por cautela que deveria haver lugar à prorrogação do prazo fixado para apresentação de propostas nos termos previstos do n.º 2 do artigo 64.º do CCP, tendo sido proposta como data final de apresentação das propostas o dia 8 de março de 2019;

Para tal, a comunicação aos interessados e a publicação das alterações/retificações/precisões às peças do procedimento deverá ocorrer até ao dia 9 de janeiro de 2019;

A aprovação de esclarecimentos e erros e omissões e a decisão de prorrogação do prazo para apresentação de propostas cabe ao órgão competente para a decisão de contratar, conforme previsto na alínea a) do n.º 5 do artigo 50.º e n.º 4 do artigo 64.º do CCP, que no presente procedimento é o órgão executivo;

O prazo previsto para a próxima reunião de Câmara (15 de janeiro de 2019) compromete a calendarização dos prazos assumidos.

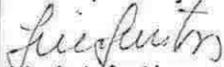
Nos termos do n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, em circunstâncias excecionais, e no caso de, por motivo de urgência, não ser possível reunir extraordinariamente a Câmara Municipal, o Presidente pode praticar quaisquer atos da competência do órgão executivo, ficando os mesmos sujeitos a ratificação na primeira reunião realizada após a sua prática;

Pelo exposto, submete-se propor ao Senhor presidente de Câmara,

1. Aprovação da informação do DAT e seus Anexos e consequente aprovação das retificações a introduzir nas peças do Proc n.º 893/DCOP/2018 - Concurso Público Internacional para prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais;
2. A prorrogação do prazo para apresentação de propostas até 08 de março de 2019, considerando o disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo 64.º do CCP;

3. A ratificação dos atos de aprovação a praticar pelo Senhor Presidente nos pontos 1 e 2, na primeira reunião de Câmara após a prática do ato, agendada para o próximo dia 15 de janeiro de 2019.

Cascais, 08 de janeiro de 2019


Maria Inês Alves
Tec. Sup Direito



Em anexo: Informação DAT de 07.01.2019 e respetivos anexos

**PROPOSTA A REUNIÃO DE CÂMARA**

Proposta nº 120-2019 [DCOP]

Pelouro: DMAG/DFP/DCOP



Assunto: **Proc n.º 893/DCOP/2018 - Concurso Público de Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros do Concelho de Cascais - ratificação do despacho exarado a 15 de fevereiro 2019.**

Considerando que:

- a) Em reunião de Câmara de 2 de outubro de 2018 (ponto único) - Proposta n.º 993/2018 - foi autorizada a abertura do procedimento por Concurso Público, para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, pelo prazo de sete anos, ao qual pode acrescer no máximo mais dois anos e onze meses, referente a duas eventuais prorrogações e ao período transitório;
- b) O procedimento seguiu a forma de concurso público, com publicitação no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE), nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), pelo preço base de € 152.787.828,44 (cento e cinquenta e dois milhões, setecentos e oitenta e sete mil, oitocentos e vinte oito euros e quarenta e quatro cêntimos), acrescido de IVA à taxa legal;
- c) Pela citada deliberação de Reunião de Câmara, foram aprovadas as peças do procedimento, nomeado o júri e submetido à Assembleia Municipal a autorização prévia da assunção de compromissos plurianuais para os anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, pelo montante de € 187.929.028,98 (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), valor que já inclui IVA;
- d) No decurso do prazo para apresentação de propostas e na sequência de pedidos de esclarecimentos apresentados pelos interessados, foi entendimento que alguns aspetos das peças do procedimento deveriam ser objeto de precisão e melhoria, e consequentemente proceder à prorrogação do prazo para apresentação de propostas;
- e) Pelo meu Despacho de 08.01.2019 exarado na informação da DCOP n.º 12/2019, ratificado em reunião de Câmara de 15.01.2019 - proposta n.º 17/2019 - o prazo para apresentação de propostas foi prorrogado para o dia 08.03.2019;
- f) Na sequência dessa prorrogação, foram entretanto apresentados novos pedidos de esclarecimentos por parte de alguns interessados;
- g) Importa dar resposta a esses pedidos, nos termos do artigo 50.º do CCP;
- h) Com este propósito, o Departamento de Autoridade dos Transportes (DAT), no Anexo I da sua informação de 12.02.2019 apresentou proposta de resposta aos interessados aos pedidos de esclarecimentos adicionais (Anexo 1);



- i) Foi dado prévio conhecimento à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, conforme documento anexo (Anexo 2);
- j) O prazo para apresentação de propostas é de 08 de março de 2019, pelo que importava dar conhecimento atempado a todos os interessados das respostas aos pedidos de esclarecimentos;
- k) As respostas aos pedidos de esclarecimentos competem, nos termos da alínea a) do n.º 5 do artigo 50.º do CCP, ao órgão competente para a decisão de contratar, *in casu* a Câmara Municipal de Cascais;
- l) Determina o n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que em circunstâncias excecionais, e no caso de, por motivo de urgência, não ser possível reunir extraordinariamente a Câmara Municipal, o Presidente pode praticar quaisquer atos da competência deste órgão executivo, ficando os mesmos sujeitos a ratificação na primeira reunião realizada após a sua prática;
- m) Em 15 de fevereiro foi por mim emitido despacho, exarado na Informação DCOP n.º 50/2019, que aprovou a informação do DAT e Anexos e a consequente aprovação de resposta aos esclarecimentos suscitados pelos interessados;

Tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere ratificar o meu despacho de 15 de fevereiro exarado na Informação DCOP n.º 50/2019.

O Presidente da Câmara,

19-02-2019

X Carlos Carreiras



Assinado por: CARLOS MANUEL LAVRADOR DE JESUS CARREIRAS

DELIBERAÇÃO:

Aprovado por maioria, com 1 voto contra do Sr. Vereador Clemente Alves do PCP e 2 abstenções dos Srs. Vereadores Luís Miguel Reis e João Ruivo do PS.

DE: Maria Inês Alves

PARA: Divisão de Contratação Pública – Dra Cristina Andrade

ASSUNTO: Proc n.º 893/DCOP/2018 – Prestação de serviço de transporte público regular de passageiros no concelho de Cascais– aprovação de esclarecimentos

DESPACHO

INFORMAÇÃO Nº 50/2019

Exmo Sr. Deputado Municipal,
Dr. Filipe Nascimento,

Nos termos e fundamentos de presente informação e documentação em anexo, não se submeter à consideração do Exmo Sr. Presidente:

- a) Apreciação da Informação do DAT e consequente aprovação da proposta de resposta aos esclarecimentos suscitados pelos interessados (Anexo I);
- b) Ratificação das atas de apreciação – fechada pelo Exmo Sr. Presidente no ponto anterior, na 1ª reunião do Conselho após a publicação do ato (26.02.2019).

A Consideração S.ª
Cristina Andrade
15.02.2019

Ass. P. M. H.

Sen. Mun. de Apoio à Gestão (D.º G.)
no uso das competências delegadas
informe despacho nº 37/2017 de 20 de Outubro
(Filipe Nascimento)
15/2/2019

Carlos Carreira
Presidente
15/2/19

Em reunião de Câmara de 2 de outubro de 2018 (ponto único) foi autorizada a abertura do procedimento por Concurso Público com publicitação no Jornal Oficial da União Europeia (JOUE) para a prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais, pelo prazo de sete anos com possibilidade de prorrogação por dois períodos adicionais de um ano e um terceiro adicional;

Mais foram, pela citada deliberação de Reunião de Câmara, aprovadas as peças do procedimento, nomeado o júri e submetido à Assembleia Municipal a autorização prévia da assunção de compromissos plurianuais para os anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, pelo montante de € 187.929.028,98 (Cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), valor que já inclui IVA;

O procedimento seguiu a forma de concurso público, nos termos da alínea a) do n.º1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), pelo montante de € 187.929.028,98 (Cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), valor que já inclui IVA;

No decurso do prazo para apresentação de propostas e na sequência de pedidos de esclarecimento apresentados pelos interessados, foi entendimento que alguns aspetos das peças do concurso deveriam ser objeto de precisão e melhoria, e consequentemente proceder à prorrogação do prazo para apresentação de propostas;

Por despacho do Exmo Sr. Presidente exarado a 19.01.2019 na Informação DCOP n.º 12/2019, ratificado na Reunião Câmara de 15 de janeiro – Proposta n.º 17-2019, o prazo de apresentação de propostas foi prorrogado para o dia 8 de março de 2019;

Na sequência dessa prorrogação, foram entretanto apresentados novos pedidos de esclarecimentos por parte de alguns interessados;

Importa dar resposta a esses pedidos, nos termos do artigo 50.º do CCP;

Com este propósito o Departamento de Autoridade dos Transportes (DAT) no Anexo I da sua informação de 12-02-2019, anexa à presente informação e que dela faz parte integrante, apresenta proposta de resposta aos interessados aos pedidos de esclarecimentos adicionais (Anexo 1);

Foi dado prévio conhecimento à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, conforme documento que se junta à presente informação (Anexo 2);

Dado que o prazo de apresentação das propostas é dia 8 de março, importa igualmente dar conhecimento atempado a todos os interessados das respostas aos pedidos de esclarecimento;

As respostas aos pedidos de esclarecimento competem, nos termos da alínea a) do n.º 5 do artigo 50.º do CCP, ao órgão competente para a decisão de contratar, *in casu* a Câmara Municipal de Cascais;

A próxima reunião da Câmara Municipal de Cascais, está agendada para o dia 26 de fevereiro de 2019, data já muito próxima do prazo de apresentação de propostas;

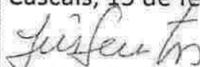
Nos termos do n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, em circunstâncias excecionais, e no caso de, por motivo de urgência, não ser possível reunir extraordinariamente a Câmara Municipal, o Presidente pode praticar quaisquer atos da competência do órgão executivo, ficando os mesmos sujeitos a ratificação na primeira reunião realizada após a sua prática;

Nos termos do n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, em circunstâncias excecionais, e no caso de, por motivo de urgência, não ser possível reunir extraordinariamente a Câmara Municipal, o Presidente pode praticar quaisquer atos da competência do órgão executivo, ficando os mesmos sujeitos a ratificação na primeira reunião realizada após a sua prática;

Pelo exposto, submete-se propor ao Senhor Presidente de Câmara:

- a) Aprovação da informação do DAT e Anexo e consequente aprovação da proposta de resposta aos esclarecimentos suscitados pelos interessados;
- b) A ratificação do ato de aprovação a praticar pelo Senhor Presidente no ponto anterior, na primeira reunião de Câmara após a prática do ato, agendada para o próximo dia 26 de fevereiro de 2019.

Cascais, 15 de fevereiro de 2019


Maria Inês Alves
Tec. Sup Direito

Em anexo: Anexo 1 - Informação DAT de 12.02.2019 e respetivo anexo I
Anexo 2 – Comunicação AMT



I-EMC/2019/2878

13-2-2019

PARECER | INFORMAÇÃO

DE: ENG. RITA BATALHA DE SOUSA, C. DRGM,

N.º DE PÁGINAS: 2 + ANEXO

PARA: ARQ. VITOR SILVA - D. DAT

DATA:
12-02-2019

C/C:

NOSSA REFERÊNCIA:

ASSUNTO: PROCESSO 893/DCOP/2018 - CONCURSO PÚBLICO DE PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO REGULAR DE PASSAGEIROS NO CONCELHO DE CASCAIS

VOSSA REFERÊNCIA:

DAT

À D. DAT

1. A presente informação pretende dar resposta aos esclarecimentos solicitados no âmbito do processo em epígrafe.
2. Não se informa, que este procedimento não irá alterar a data limite de entrega de propostas (8 de março 19), assim como as peças procedimentais;
3. Submete-se à consideração Superior a aprovação de presente informação, para posterior remessa à DCOP, para prosseguimento do processo.

12.02.2019 Rita Sousa, Eng.ª Civil

Despacho:

Concedido.

À DCOP

Miguel Pinto Luz
Vice-Presidente

13.2.2019

Arq. Vitor Silva

Para a informação do Sr. Arq. Vitor Silva, foi-lhe o teor do presente.

Vitor Silva
Arq. Pais. Diretor DAT

Considerando que:

122.19

No decurso do procedimento do Concurso Público Internacional para prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, o prazo de apresentação de propostas foi prorrogado para o dia 8 de março de 2019;



- a) Na sequência dessa prorrogação, foram entretanto apresentados novos pedidos de esclarecimentos por parte de alguns interessados;
- b) Importa dar resposta a esses pedidos, nos termos do artigo 50.º do CCP, constando a respectiva proposta do Anexo à presente Informação;
- c) Dado que se encontra perto de expirar o prazo de apresentação das propostas, importa igualmente dar conhecimento atempado a todos os interessados das respostas aos pedidos de esclarecimento;
- d) As respostas aos pedidos de esclarecimento competem, nos termos do CCP, ao órgão competente para a decisão de contratar, *in casu* a Câmara Municipal de Cascais;
- e) A próxima reunião da Câmara Municipal de Cascais, com possibilidade de carregamento de propostas, se encontra agendada para o dia 26 de fevereiro de 2019, data já muito próxima do prazo de apresentação de propostas;
- f) Nos termos do n.º 3 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, o Presidente da Câmara Municipal, em casos de urgência, pode praticar atos da competência da Câmara Municipal, ficando os mesmos sujeitos a ratificação na primeira reunião realizada após a sua prática;

Propõe-se, à consideração superior:

A aprovação da presente Informação e seu Anexo, e sua remessa à DCOP para apreciação e tramitação subsequente, com caráter de urgência.

File Susse





Formulário Principal Propostas

Data de Submissão: 05/03/2019 17:52:06

Local de Submissão: Plataforma SaphetyGov (www.saphety.com/saphetygov)

Estado da Submissão: Admitida

Referência do Procedimento: 893/DCOP/2018

Entidade Adjudicante: Câmara Municipal de Cascais

Referência da Proposta: 0.0

Código da Proposta: 549730

Lote(s) a que apresenta a proposta:

Tipo de proposta: Inicial

Prazo de Execução do contrato/obra (em dias):3653 dias

Fornecedor	Pais	NIF	Valor da Proposta
EMPRESA MARTIN SA	Spain	A28106003	1.76



ANEXO II

Modelo de indicação do preço unitário/km

1 – EMPRESA MARTIN, S.A., número de identificação fiscal A28106003, com sede em Torres Quevedo, 3, 28914 Leganés (Madrid), obriga-se a executar a prestação de Serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, nº 893/DCOP/2018, em conformidade com o Caderno de Encargos, pelo preço unitário por quilómetro no valor de 1,76 € (Um euro com setenta e seis centavos), o qual não inclui o imposto sobre o valor acrescentado.

2 - Ao preço unitário por quilómetro supra mencionado incidirá 0,11 € (onze centavos) de imposto sobre o valor acrescentado à taxa legal de 6%, perfazendo o valor total de 1,87 € (Um euro com oitenta e sete centavos).

Data: 08 de março de 2019

Assinatura:

D. Alberto Egido Martínez
Diretor Geral

Documento Europeu Único de Contratação Pública (DEUCP)

Parte I: Informações relativas ao procedimento de contratação e à autoridade ou entidade contratante

Informações sobre a publicação

Em relação aos procedimentos de contratação para os quais tenha sido publicado um anúncio de concurso no Jornal Oficial da União Europeia, as informações exigidas na Parte I serão automaticamente recuperadas, desde que o DEUCP tenha sido preenchido utilizando o serviço DEUCP em linha. Referência do anúncio relevante publicado no jornal oficial da União Europeia:

Número do anúncio no índice do JO:

2018/S 231-527952

URL do JO

Jornal Oficial Nacional

Diário da República, 2.ª série - N.º 228 - 27 de novembro de 2018 - Anúncio de procedimento n.º 10082/2018

Caso não seja publicado um anúncio de concurso no Jornal Oficial da União Europeia, ou se tal publicação não for obrigatória, a autoridade adjudicante ou a entidade adjudicante deve preencher as informações que permitam identificar de forma inequívoca o procedimento de contratação (por exemplo, a referência da publicação a nível nacional)



Identidade do adquirente

Nome oficial:

Câmara Municipal de Cascais

País:

Portugal

Informações sobre o procedimento de contratação

Tipo de procedimento

Não especificado

Título:

Prestação de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais

Descrição sucinta:

Serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais

Número de referência atribuído ao processo pela autoridade contratante ou pela entidade contratante (caso aplicável):

893/DCOP/2018

Parte II: Informações sobre o operador económico**A: Informações sobre o operador económico****Nome:**

EMPRESA MARTIN, SA

Rua e número:

TORRES QUEVEDO, Nº 3

Código postal:

28914

Localidade:

LEGANÉS (MADRID)

País:

Espanha

Endereço Internet (sítio web) (se aplicável):

www.gruporuiz.com

Correio eletrónico:

aegido@gruporuiz.com

Telefone:

916803375

Pessoa ou pessoas a contactar:

Alberto Egido Martínez

Número de IVA, se aplicável:

A28106003

Se o número de IVA não for aplicável, indicar outro número de identificação nacional, quando necessário e se for aplicável

-

O operador económico é uma micro, uma pequena ou uma média empresa?

Sim

Não



Apenas no caso de contratos reservados: o operador económico é uma entidade cujo objetivo é a integração social ou profissional, uma «empresa social» ou prevê a execução do contrato no quadro de programas de emprego protegido?

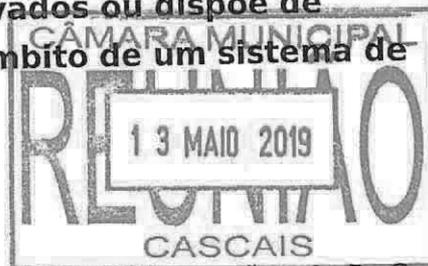
Sim

Não

Se for caso disso, o operador económico encontra-se inscrito numa lista oficial de operadores económicos aprovados ou dispõe de certificação equivalente (por exemplo, no âmbito de um sistema de (pré-)qualificação)?

Sim

Não



- Preencher também as informações em falta na parte IV, secções A, B, C ou D, consoante o caso, UNICAMENTE se tal for exigido no anúncio ou nos documentos do concurso relevantes

e) Pode o operador económico apresentar um certificado relativo ao pagamento das contribuições para a segurança social e dos impostos ou prestar informações que permitam à autoridade contratante ou entidade contratante obtê-lo diretamente através de uma base de dados nacional em qualquer Estado-Membro e que possa ser consultada gratuitamente?

Sim

Não

Se a documentação pertinente puder ser obtida por via eletrónica, indicar:

-

O operador económico participa no procedimento de contratação conjuntamente com outros operadores?

Sim

Não

Quando aplicável, indicação do(s) lote(s) aos quais o operador económico pretende concorrer:

-

B: Informações sobre os representantes do operador económico #1

- Se aplicável, indicar o(s) nome(s) e endereço(s) da(s) pessoa(s) habilitada(s) a representar o operador económico para efeitos do presente procedimento de contratação:

Nome próprio

Alberto

Apelido

Egido Martínez

Data de nascimento

15-11-1960

Local de nascimento

Hoyo del Manzanares

Rua e número:

Julio Palacios, 12

Código postal:

28914

Localidade:

Leganés (Madrid)

País:

Espanha

Correio eletrónico:

aegido@gruporuiz.com

Telefone:

916803375

Cargo/Agindo na qualidade de:

Diretor Geral

Caso necessário, fornecer informações pormenorizadas sobre a representação (forma assumida, dimensão, efeito...):

Escrito em 26 de outubro de 2004, Notário de Madrid, Sr. Carlos Pérez Baudín, com o número 3.658 de seu protocolo. Registrado no Registro Mercantil de Madrid, volume 1.207, página 221, seção 8, página M-22839, entrada 26.



C: Informações sobre o recurso às capacidades de outras entidades

O operador económico depende das capacidades de outras entidades para preencher os critérios de seleção estabelecidos na parte IV, bem como os (eventuais) critérios e regras indicados na parte V?

- Sim
 Não

D: Informações sobre os subcontratantes a cujas capacidades o operador económico não irá recorrer

- (Esta secção só deverá ser preenchida se a informação em causa for explicitamente exigida pela autoridade ou entidade contratante.)

O operador económico tem a intenção de subcontratar alguma parte do contrato a terceiros?

- Sim
 Não

- Se a autoridade ou entidade contratante solicitar expressamente essas informações para além das informações previstas na Parte I, queira apresentá-las nas secções A e B da presente parte e na Parte III para cada (categoria de) subcontratante em causa.

Parte III: Motivos de exclusão



A: Motivos relacionados com condenações penais

O artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2014/24/UE enumera os seguintes motivos de exclusão:

Participação numa organização criminosa

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por participação numa organização criminosa, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 2.º da Decisão-Quadro 2008/841/JAI do Conselho, de 24 de outubro de 2008, relativa à luta contra a criminalidade organizada (JO L 300 de 11.11.2008, p. 42).

Queira inserir a sua resposta

- Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Corrupção

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por corrupção, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 3.º da Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários das Comunidades Europeias ou dos Estados-Membros da União Europeia (JO C 195 de 25.6.1997, p. 1) e do artigo 2.º, n.º 1, da Decisão-Quadro 2003/568/JAI do Conselho, de 22 de julho de 2003, relativa ao combate à corrupção no setor privado (JO L 192 de 31.7.2003, p. 54). Este motivo de exclusão inclui também a corrupção conforme definida na legislação nacional da autoridade contratante (entidade contratante) ou do operador económico.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Fraude

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por fraude, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 1.º da Convenção relativa à proteção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias (JO C 316 de 27.11.1995, p. 48).

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Infrações terroristas ou infrações relacionadas com atividades terroristas

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por infrações terroristas ou infrações relacionadas com atividades terroristas, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção dos artigos 1.º e 3.º da Decisão-Quadro do Conselho, de 13 de junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo (JO L 164 de 22.6.2002, p. 3). Este motivo de exclusão inclui também a instigação, a cumplicidade ou a tentativa de infração nos termos do artigo 4.º da referida decisão-quadro.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Branqueamento de capitais ou financiamento do terrorismo

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por branqueamento de capitais ou financiamento do terrorismo, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 1.º da Diretiva 2005/60/CE do Parlamento Europeu

e do Conselho, de 26 de outubro de 2005, relativa à prevenção da utilização do sistema financeiro para efeitos de branqueamento de capitais e de financiamento do terrorismo (JO L 309 de 25.11.2005, p. 15).

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Trabalho infantil e outras formas de tráfico de seres humanos

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por trabalho infantil e outras formas de tráfico de seres humanos, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 2.º da Diretiva 2011/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2011, relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das vítimas, e que substitui a Decisão-Quadro 2002/629/JAI do Conselho (JO L 101 de 15.4.2011, p. 1).

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

B: Motivos relacionados com o pagamento de impostos ou de contribuições para a segurança social

O artigo 57.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE enumera os seguintes motivos de exclusão:

Pagamento de impostos

O operador económico violou as suas obrigações relativas ao pagamento de impostos, quer no país em que se encontra estabelecido, quer no Estado-Membro da autoridade ou entidade contratante, se este último for diferente desse país de estabelecimento?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

<https://www.agenciatributaria.gob.es/AEAT.sede/procedimientoini/G304.shtml>

Código

-

Emitente

-

Pagamento de contribuições para a segurança social

O operador económico violou as suas obrigações relativas ao pagamento de contribuições para a segurança social, quer no país em que se encontra estabelecido, quer no Estado-Membro da autoridade ou da entidade contratante, se este último for diferente desse país de estabelecimento?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

<http://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/InformacionUtil/>

Código

-

Emitente

-

C: Motivos relacionados com a insolvência, conflitos de interesses ou uma falta grave em matéria profissional

O artigo 57.º, n.º 4, da Diretiva 2014/24/UE enumera os seguintes motivos de exclusão:

Violação das obrigações no domínio da legislação ambiental

Tanto quanto é do seu conhecimento, infringiu o operador económico qualquer das suas obrigações por força da legislação ambiental? Tal como previsto para efeitos do presente concurso na legislação nacional, no anúncio ou na documentação do concurso relevante ou no artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Violação das obrigações no domínio da legislação social

Tanto quanto é do seu conhecimento, infringiu o operador económico qualquer das suas obrigações por força da legislação social? Tal como previsto para efeitos do presente concurso na legislação nacional, no anúncio ou na documentação do concurso relevante ou no artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Violação das obrigações no domínio da legislação laboral

Tanto quanto é do seu conhecimento, infringiu o operador económico qualquer das suas obrigações por força da legislação laboral? Tal como previsto para efeitos do presente concurso na legislação nacional, no anúncio ou na documentação do concurso relevante ou no artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Falência

O operador económico encontra-se em situação de falência?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Insolvência

O operador económico é objeto de um processo de insolvência ou de liquidação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Acordo com os credores

O operador económico celebrou um acordo com os seus credores?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Situação análoga, como falência ao abrigo da legislação nacional

O operador económico encontra-se em alguma situação análoga, como uma situação de falência decorrente de um processo da mesma natureza nos termos da legislação e regulamentação nacionais?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Ativos sob gestão por um liquidatário

Os ativos do operador económico estão a ser geridos por um liquidatário ou pelos tribunais?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Atividades suspensas

As atividades do operador económico encontram-se suspensas?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

Acordos com outros operadores económicos com o objetivo de distorcer a concorrência

O operador económico celebrou acordos com outros operadores económicos com vista a distorcer a concorrência?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Falta grave em matéria profissional

O operador económico foi declarado culpado de uma falta grave em matéria profissional? Se for caso disso, ver as definições na legislação nacional, no anúncio relevante ou na documentação do concurso.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Conflitos de interesses decorrentes da participação no procedimento de contratação

O operador económico tem conhecimento de qualquer conflito de interesses, como tipificado na legislação nacional, no anúncio relevante ou na documentação do concurso, decorrentes da sua participação no procedimento de contratação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Intervenção direta ou indireta na preparação do presente procedimento de contratação

O operador económico ou uma empresa que lhe está associada aconselhou a autoridade ou entidade contratante ou participou de alguma outra forma na preparação do procedimento de contratação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Rescisão antecipada, indemnizações ou outras sanções comparáveis

O operador económico foi objeto de rescisão antecipada de um contrato público anterior, de um contrato anterior com uma entidade contratante ou de um contrato de concessão anterior ou ainda objeto de um pedido de indemnização ou de outras sanções comparáveis ao abrigo desse contrato anterior?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Culpado de falsas declarações, ocultou informações, não conseguiu fornecer os documentos exigidos e obteve informações confidenciais sobre o presente procedimento

O operador económico já esteve numa das seguintes situações:

a) Foi considerado culpado de falsas declarações ao prestar as informações requeridas para a verificação da inexistência de motivos de exclusão ou o cumprimento dos critérios de seleção,

b) Ocultou essas informações,

c) Não conseguiu apresentar sem demora os documentos comprovativos exigidos por uma autoridade contratante ou entidade contratante, e

d) Diligenciou no sentido de influenciar indevidamente o processo de decisão pela autoridade ou entidade contratante para obter informações confidenciais suscetíveis de lhe conferir vantagens indevidas no concurso nem de prestar,

por negligência, informações deturpadas suscetíveis de influenciar de forma determinante decisões de exclusão, seleção ou adjudicação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não



Parte IV: Critérios de seleção

α: Indicação global sobre todos os critérios de seleção

No que respeita aos critérios de seleção, o operador económico declara que

Preenche todos os critérios de seleção requeridos

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Terminar

Parte V: Redução do número de candidatos qualificados

O operador económico declara que:

Cumpra os critérios ou regras de natureza objetiva e não discriminatória a aplicar a fim de limitar o número de candidatos da seguinte forma:

Se forem exigidos determinados certificados ou outros documentos comprovativos, queira indicar em relação a cada um se dispõe dos documentos necessários:

Se alguns destes certificados ou outros documentos comprovativos puderem ser obtidos por via eletrónica, queira indicar em relação a cada um deles:

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

● Não



Parte VI: Declarações finais

O operador económico declara sob compromisso de honra que as informações apresentadas nas partes II - V são exatas e corretas, tendo sido prestadas com conhecimento das consequências de prestar falsas declarações.

O operador económico declara sob compromisso de honra que pode mediante pedido e sem demora, fornecer os certificados ou outros documentos comprovativos referidos, salvo quando::

a) A autoridade ou entidade contratante disponha da possibilidade de obter diretamente os documentos comprovativos em causa mediante a consulta gratuita de uma base de dados nacional de qualquer Estado-Membro (desde que o operador tenha fornecido as informações (endereço Web, autoridade ou organismo emitente, referência exata da documentação) necessárias para permitir que a autoridade ou entidade contratante o faça. Quando necessário, este elemento deverá ser acompanhado das autorizações de acesso exigidas), ou

b) a partir de 18 de outubro de 2018, o mais tardar (dependendo da transposição para a legislação nacional do artigo 59.º, n.º 5, alínea b), da Diretiva 2014/24/UE), a autoridade ou entidade contratante já disporá dos documentos em causa.

O operador económico autoriza expressamente a autoridade ou entidade adjudicante, conforme indicada na parte I, a ter acesso aos documentos comprovativos das informações prestadas nas informações constantes da parte III e da parte IV do presente Documento Europeu Único de Contratação Pública para efeitos do procedimento de adjudicação estabelecido na parte I.

Data, local e, quando exigido ou necessário, assinatura(s):

Data

08-03-2019

Local

Leganes (Madrid)

Assinatura

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains the text 'Empresa' and 'MARTÍN' in a stylized font.



EMISIONES NOx DE LA FLOTA

1 – EMPRESA MARTIN, S.A., número de identificação fiscal A28106003, com sede em Torres Quevedo, 3, 28914 Leganés (Madrid), obriga-se a executar a prestação de Serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, nº 893/DCOP/2018, em conformidade com o Caderno de Encargos, com as seguintes condições:

Tipologia – Autocarros standard	Unidades
• Euro V	-
• Gás Natural (EEV)	-
• Euro VI	79
• Híbrido Eléctrico	-
• Hidrogénio	-
• Eléctrico	-
Total	79

Tipologia – Minibus	Unidades
• Euro VI	17
• Híbrido Eléctrico	-
• Hidrogénio	-
• Eléctrico	-
Total	17

Data: 08 de março de 2019

Assinatura:

D. Alberto Egido Martínez
Diretor Geral



Processo 893/DCOP/2018

**Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte
Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais**

PERÍODO TRANSITÓRIO

1	Período transitório.....	1
1.1	Duração do período transitório.....	1
1.2	Plano de comunicação.....	1



PERÍODO TRANSITÓRIO

EMPRESA MARTIN, S.A., número de identificação fiscal **A28106003**, com sede em **Torres Quevedo, 3, 28914 Leganés (Madrid)**, obriga-se a executar a prestação de **Serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, nº 893/DCOP/2018**, nos termos descritos no artigo 7º "Período transitório", do caderno de encargos

E compromete-se a estabelecer uma **duração do período transitório de 8 meses.**

Data: 08 de março de 2019

Assinatura:

D. Alberto Egido Martínez
Diretor Geral



1 PERÍODO TRANSITÓRIO

1.1 Duração do período transitório

Empresa Martin, nos termos descritos no artigo 7º “Período transitório”, do caderno de encargos, compromete-se a estabelecer uma:

- **Duração do período transitório de 8 meses.**

1.2 Plano de comunicação

O Plano apresentado pretende fomentar o conhecimento e a conseguinte utilização do serviço de transportes em causa, com base na análise de dados dos passageiros que utilizam o serviço, nas suas motivações, na informação que possuem sobre a oferta, na frequência da sua utilização e, finalmente, nos sus valores.

Analizamos também as ações de promoção e comunicação que se realizam atualmente para avaliar a sua continuidade e potenciação.

Com base nas conclusões obtidas neste estudo inicial, foram estabelecidos os objetivos do Plano de Comunicação, que se traduziram em ações concretas. Finalmente, foi quantificado o impacto previsto destas ações.

1.2.1 Análise da situação no que respeita ao passageiro

Para podermos estabelecer a estratégia de comunicação a implementar, é necessário conhecer detalhadamente a situação atual no que respeita à mobilidade no Município de Cascais.

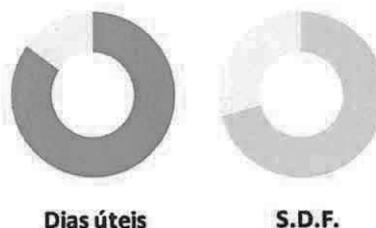


De acordo com a informação publicada pelo **Instituto Nacional de estatística de Portugal** para o período de 2017 (último relatório anual publicado), referente ao Município de Cascais, verifica-se que:

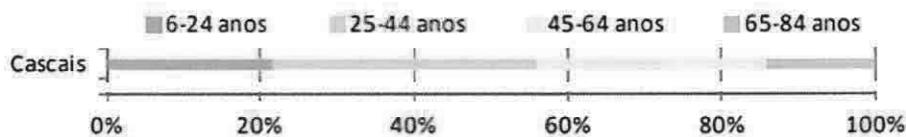
- A população móvel representou 78-80,4%, face ao total da população residente.
- O número médio de deslocações por pessoa móvel situou-se em 2,70.
- As deslocações dos residentes duraram em média 24,3 minutos.
- As deslocações intramunicipais representaram 70-80,5% do total de deslocações com origem e destino no mesmo município.
- O principal motivo das deslocações foi o trabalho (30,8%).
- Ainda assim, o principal meio de transporte nas deslocações realizadas pelos residentes nas áreas metropolitanas foi o automóvel, sendo o autocarro o principal modo de transporte público/coletivo utilizado.

Segmentação das deslocações por tipo de dia, idade e género.

De acordo com os resultados obtidos, o conjunto de pessoas que realizaram pelo menos uma viagem no município de Cascais situou-se entre os 78% e 80,4% do total da população residente; sendo superior nos dias úteis.



Outra informação que resulta da mencionada sondagem é a percentagem das deslocações, segmentadas por idade e género.

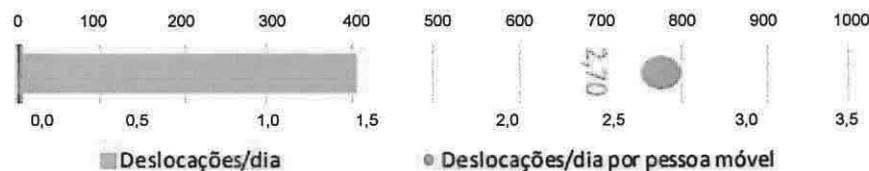


Destacam-se as deslocações da população com idade entre os 25-44 anos, que representam entre 30-35% do total.

Número de deslocações por dia

O volume total de viagens por dia em Cascais aumentou em 407.000 deslocações, sendo que as deslocações correspondentes à população móvel residente constituíram 7,3% do total.

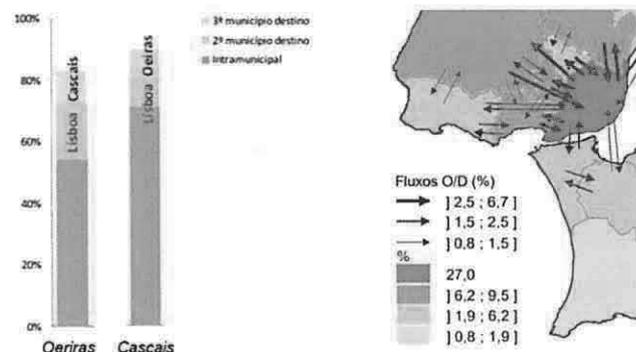
O número médio de deslocações/dia no município de Cascais foi, portanto, de 2,7.



Deslocações intramunicipais e metropolitanos

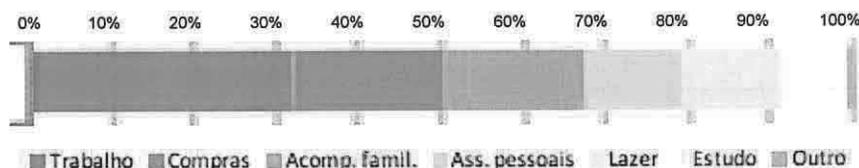
Por outro lado, as deslocações intramunicipais (origem e destino na área municipal) representaram entre 70 e 80,5% do total de deslocações realizadas.

Por outro lado, no caso das deslocações produzidas ente municípios metropolitanos adjacentes a Cascais, observou-se um volume superior de deslocações com o município de Oeiras e menor com o município de Sintra.

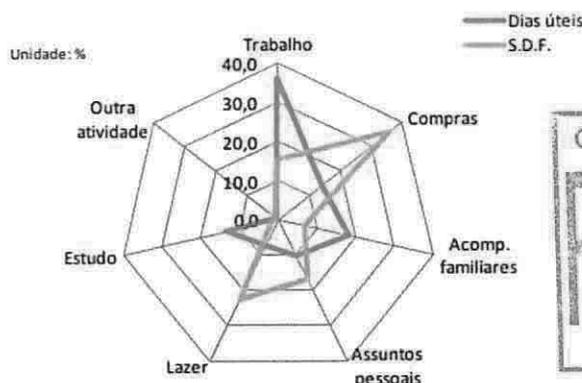


Motivos das deslocações

Os motivos das deslocações no município de Cascais estão indicados no seguinte gráfico:

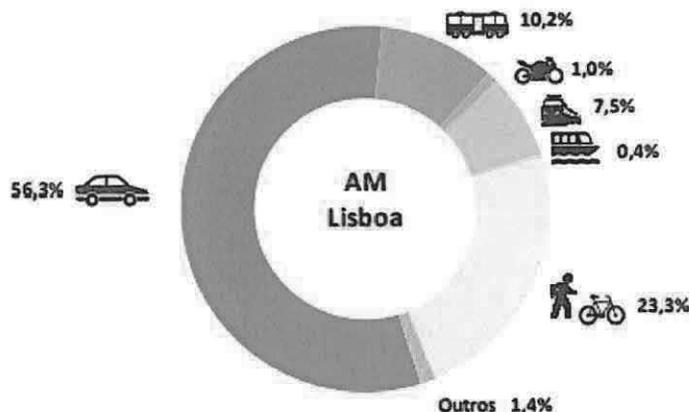


No entanto, existem algumas diferenças se considerarmos o tipo de dia em que ocorrem as deslocações, pois no caso dos fins de semana, o principal motivo de deslocação é a ida às compras.



Modos de transporte utilizados nas deslocações

Em relação ao tipo de modos de transporte utilizados para realizar as deslocações indicadas, apresentamos o gráfico correspondente em baixo:

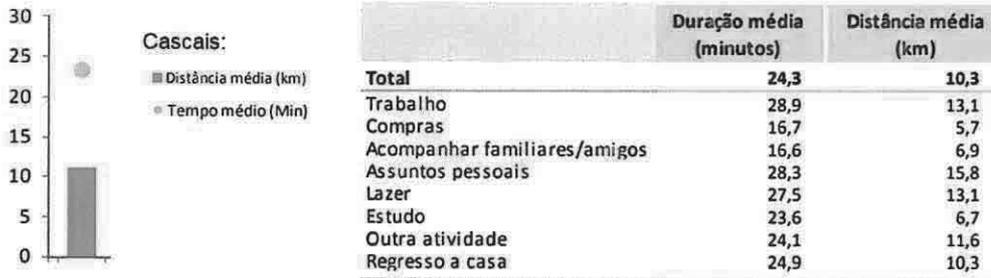


Constata-se a importância do automóvel face ao resto, estando o autocarro em terceiro lugar, representando 10,2% do total; por outro lado, é o principal modo de transporte público/coletivo usado para as deslocações.

	Deslocações/dia								
	Total	Trabalho	Compras	Acomp. famil.	Assuntos pessoais	Lazer	Estudo	Outra ativ.	Regresso a casa
Total	5.385,3	931,9	600,2	460,7	360,3	339,2	318,1	19,7	2.355,1
<i>Dos quais:</i>									
Transporte Individual	3.219,6	596,8	328,5	390,6	226,3	176,8	120,7	12,3	1.367,6
<i>Dos quais:</i>									
Automóvel - condutor	2.475,4	523,2	242,3	356,7	161,8	123,0	24,8	7,3	1.036,3
Automóvel - passageiro	696,9	58,7	83,1	32,6	62,7	51,6	93,2	4,5	310,5
Transporte público e/ou coletivo	849,1	216,9	34,5	17,8	68,4	34,4	89,3	2,3	385,4
<i>Dos quais:</i>									
Autocarro (transp. público)	421,2	90,8	20,9	8,0	37,8	19,8	43,7	1,0	199,3
Comboio	173,8	54,0	2,4	3,1	11,9	6,4	17,3	0,2	78,4
Metropolitano	164,5	49,1	8,2	5,7	12,3	5,8	14,8	0,7	68,0
Modos suaves (a pé e bicicleta)	1.265,5	103,3	233,4	49,7	60,3	125,1	107,4	4,8	581,5

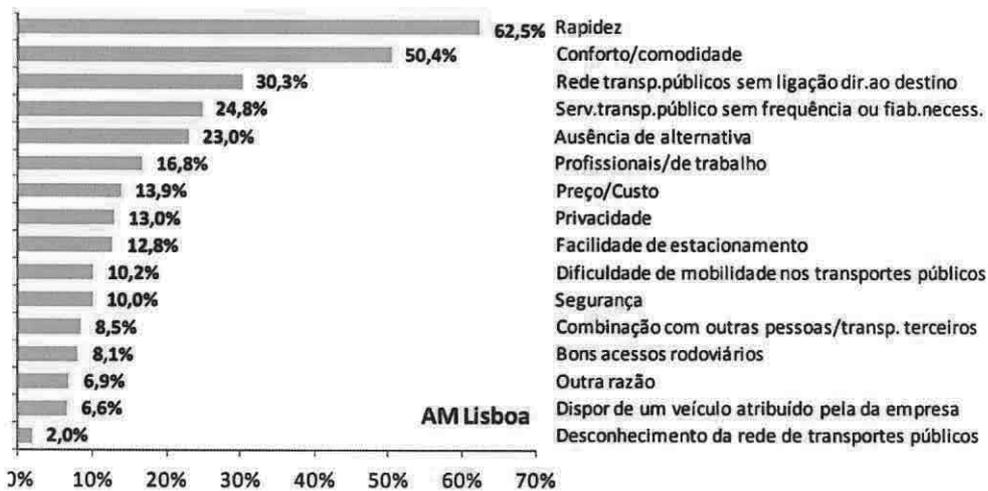
Tempo e distâncias das deslocações

As deslocações dos residentes duraram, em média, 24,3 minutos para uma distância média de 10,3 km.

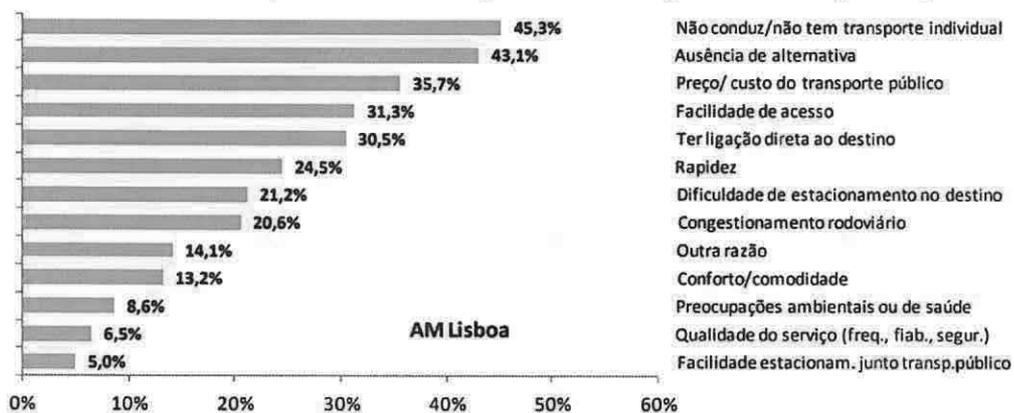


Razões dos utilizadores para a utilização dos transportes individuais e coletivos

Razões declaradas por residentes para a utilização do transporte individual



Razões declaradas por residentes para a utilização do transporte público

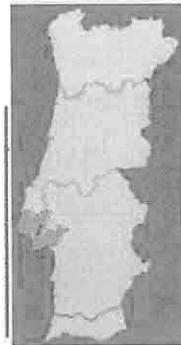


Origem do turismo na Área Metropolitana de Lisboa

Segundo a informação estatística publicada pela *TravelBI by Turismo de Portugal*; esta zona de Portugal registou o maior crescimento no turismo em relação ao período de 2017 e a menor taxa de sazonalidade, sendo de 29,8% em cidadãos nacionais e de 31,6% em estrangeiros.



A. M. Lisboa
Valor 14 324,1
Var 17/16 +8,7%
Var abs 17/16 +1 143,4
Quota 24,9%
2.ª posição
Quota estrangeiros 78,4%



Quanto à origem dos turistas, destaca-se o aumento de turistas provenientes da China (+36,4%), Brasil (+34,6%) e EUA (+32%), com o seguinte ranking de nacionalidades dos visitantes:

	2017	2017 Quota
Total	11 224,2	100,0
França	1 272,1	11,3
Espanha	1 197,0	10,7
Brasil	1 150,7	10,3
Alemanha	1 030,0	9,2
Reino Unido	859,3	7,7
EUA	833,2	7,4
Itália	638,9	5,7
Holanda	355,6	3,2
China	301,0	2,7
Bélgica	248,7	2,2
Outros	3 337,6	29,7

1.2.2 Classificação dos utilizadores

Estabelecemos 2 grandes grupos para a classificação dos utilizadores:

1. **Utilizador residente**
2. **Utilizador turista**

Tendo em consideração a classificação anterior, estabelecemos os seguintes objetivos a cumprir com a comunicação realizada acerca do serviço:

- **Aumentar a confiança** no cumprimento do planeamento da sua viagem.
- **Incentivar a recorrência na utilização do serviço.**
- **Aumentar a fiabilidade do serviço**, através da comunicação da excelência do serviço, baseada nos aspetos mais importantes para os utilizadores, a pontualidade e a frequência de passagens por paragem.
- **Aumentar a sensação de qualidade da frota do serviço**, através de veículos mais modernos, cumprindo simultaneamente os padrões de limpeza da frota.

Por outro lado, os motivos das deslocações permitem-nos enquadrar os utilizadores em quatro grandes grupos, organizados por relevância em função do volume de passageiros:

1. **Trabalho**
2. **Compras**
3. **Acompanhamento de familiares**
4. **A gestão da vida pessoal**
5. **As restantes motivações (lazer, estudo, etc.)**

Conclusões:

- O utilizador local constitui uma percentagem muito alta do total de viagens realizadas pelos motivos anteriormente indicados.
De um modo geral, este tipo de utilizador viaja de forma regular em transportes públicos e, normalmente, fá-lo por ser um **utilizador cativo**, seja devido ao custo elevado de outras alternativas como o táxi ou o veículo próprio, por dificuldades no estacionamento do veículo privado, ou simplesmente por não possuir carta de condução.

- O passageiro turista pode considerar-se como potencial, pelo que devemos ter em conta que este perfil de utilizador planifica a sua viagem antes de realizá-la, o que é um fator extraordinariamente relevante ao considerar a importância da informação do serviço no meio de origem dos utilizadores visitantes.

1.2.2.1 Processo de tomada de decisões dos utilizadores

Os residentes e os turistas partilham um conjunto de diretrizes comuns na tomada de decisões relacionadas com a sua mobilidade, que dependem fundamentalmente dos seguintes fatores:

- Acesso à Informação
- Preço do serviço em comparação com os modos alternativos
- Acessibilidade do serviço
- Tempo de espera
- Tempo de deslocação
- Comodidade
- Segurança
- Higiene
- Confiança



A escolha do seu modo de deslocação depende de todos estes fatores; no entanto, é necessário diferenciar o processo de tomada de decisões relativamente ao modo de deslocação destes tipos de utilizador.

Residentes

- O cidadão local possui muito mais informação sobre as opções de mobilidade. Não tem de planear com tanta antecedência e pode improvisar na sua utilização.
- Uma vez que este potencial passageiro se encontra no seu meio, as necessidades de transporte apresentam-se de forma habitual. A perceção de qualidade formada pela utilização das diferentes opções condiciona a sua escolha, ficando reticente em voltar a usar os modos de transporte que lhe proporcionaram uma experiência negativa.

Turistas

- Os turistas viajam de forma esporádica. Geralmente, planificam as suas deslocações com muito tempo de antecedência e fazem-no no local de origem. É lá que se realizam a maioria das escolhas no que respeita aos modos de transporte.
- Neste meio, o turista decide com base na informação de que dispõe. Existem muitos websites que facilitam informação sobre destinos, praças hotéis, bilhetes de avião, aluguer de automóveis, etc. Geralmente, a solução de transporte está incluída no "pacote".
- Se o turista não possuir ainda transporte ao chegar a Cascais, depara-se com as diferentes alternativas disponíveis, sendo que o táxi ou o aluguer de um veículo são soluções práticas.
- Uma vez chegado ao local de destino, recebe informação mais detalhada sobre as restantes alternativas de transporte, podendo optar pela utilização do autocarro quando este se apresenta como uma opção a considerar.

Contudo, os Turistas e os Residentes coincidem num ponto comum. Uma vez tomada a decisão, esperam que o modo escolhido satisfaça as suas necessidades de mobilidade nas condições esperadas:

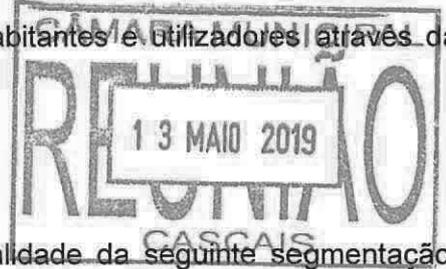
Confiança na chegada ao seu destino, à hora prevista e em segurança

1.2.3 Objetivo do Plano de comunicação

Realizada a análise da situação atual, apresentamos os objetivos do nosso Plano.

1. Transformar o serviço de transporte proposto numa referência enquanto solução de mobilidade dos habitantes da área de influência do serviço.
2. Aumentar o número de passageiros através da captação de novos utilizadores para o sistema.
3. Aproximar o serviço dos valores partilhados pelos habitantes e utilizadores através da identificação com os seus objetivos e preferências.

Tudo isto, dando prioridade ao respeito pelo meio ambiente.



1.2.4 Segmentação do target

Com base na análise realizada, estabelecemos a operacionalidade da seguinte segmentação, justificada de acordo com critérios indicados.

1.2.4.1 Residente na área de influência do serviço

Este grupo é composto pelos indivíduos que residem na área de influência de forma permanente ou, pelo menos, durante longos períodos de tempo.

Esta diferenciação permite-nos agrupar os recetores da nossa comunicação por interesses comuns:

1. **Vínculo emocional com o meio.**
2. **Motivações da viagem**, realizam tarefas recorrentes (trabalho, compras, desporto, etc.)
3. **Respeitam o seu meio**, interessados no cuidado e bem-estar do meio que os rodeia.

Por outro lado, dentro deste grupo encontramos outra diferenciação a ter em conta:

1. **Residente Local**, têm em comum os seguintes fatores:
 - Uma língua comum.
 - Geralmente, situam-se em povoações do interior ou em áreas que não são necessariamente turísticas.
 - Principais motivações para a mobilidade: trabalho, estudos, saúde, questões pessoais, lazer e/ou compras.
 - Os seus comportamentos e hábitos são recorrentes
 - Por outro lado, trata-se de um grupo heterogéneo no que respeita à idade, composto por crianças, jovens, adultos e idosos.
2. **Residente Não Local**, têm em comum os seguintes fatores:
 - Não conhecem necessariamente a língua local.
 - Geralmente, estão situados em povoações principalmente turísticas.
 - Motivações para a mobilidade: turismo, lazer, compras, questões pessoais, etc.
 - A recorrência dos seus hábitos não afeta as suas necessidades de mobilidade.
 - São adultos de certa idade com um poder de compra médio/alto.

1.2.4.2 Não residente (turista) na área de influência do serviço

Trata-se do grupo (nacional ou estrangeiro) que viaja durante um curto período de tempo. Geralmente, este grupo:

- Geralmente, não domina a língua local.
- Não está integrado no meio.
- Pode partilhar valores globais como: igualdade, respeito pelo meio ambiente, etc.
- Principais motivações para a mobilidade: transporte do ponto de entrada até ao local de hospedagem e vice-versa, turismo, lazer, compras, etc.
- É um grupo heterogéneo no que respeita à idade, incluindo crianças, jovens, adultos e idosos.

1.2.4.3 Segmentação horizontal

Além dos grupos assinalados como os principais objetivos das nossas campanhas, identificámos alguns grupos de interesse que nos parecem relevantes e oferecem oportunidades de angariação de utilizadores. São os seguintes:

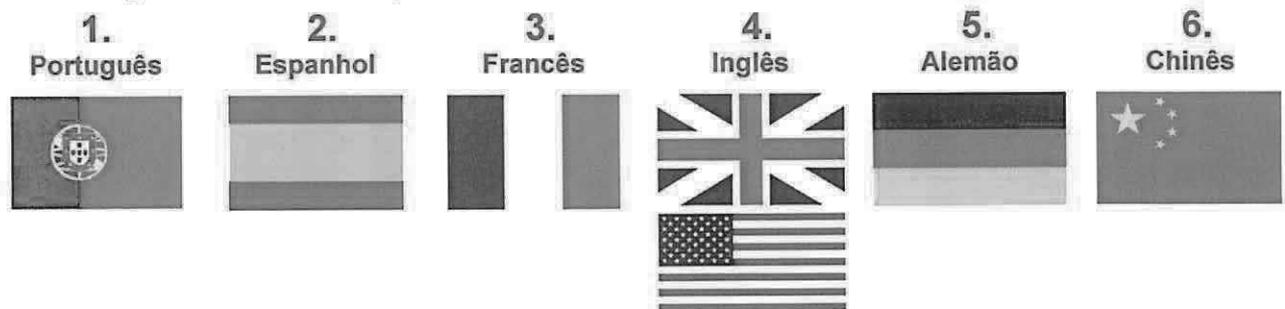
- Pessoas com necessidades especiais, as mais carenciadas em termos de soluções de mobilidade. Incluímos neste grupo: terceira idade, invisuais, outros grupos coletivos com mobilidade reduzida.
- Estudantes infantis, representam uma oportunidade de consciencialização como futuros utilizadores do transporte
- Grupos com interesses comuns, também oferecem oportunidades de promover ações que os convidem a viajar para desfrutar dos seus hobbies e interesses:
 - Apaixonados por praias e calas
 - Amantes da natureza
 - Desportistas
 - Apaixonados por compras e centros comerciais

Foram concebidas campanhas de comunicação para todos os grupos assinalados.

1.2.5 Idiomas de comunicação

Como é natural, a língua usada na comunicação está intimamente ligada ao público-alvo. Como referimos, a maioria do público em que nos iremos centrar é composta pelos principais grupos: residentes e não residentes.

Por conseguinte, as comunicações estarão disponíveis nas seguintes línguas:



1.2.6 Estratégia e ações

De acordo com o acima exposto, trabalharemos para atingir os objetivos propostos através das seguintes ações estratégicas de comunicação do serviço, em função das necessidades de mobilidade de cada grupo de interesse:

Target Principal	Necessidade de mobilidade a satisfazer	Estratégia de Comunicação	Valores partilhados	Argumento de Comunicação
Não residente	Ponto intermodal de chegada-Alojamento-Ponto intermodal de saída	Perto dele quando toma a decisão	Poupança Contribuir para que desfrute da sua estadia	Economia, Acessibilidade, Rapidez, Disponibilidade, Simplicidade
	Turismo e Lazer	Visibilidade da disponibilidade do serviço para os seus destinos		Disponibilidade e Informação,
Residente local	Trabalho, Estudos, Dia a dia	Visibilidade da disponibilidade do serviço para os seus destinos Fiabilidade da viagem Reconhecimento da contribuição para a sociedade	Poupança Proteção do meio Igualdade Segurança Empatia	Economia, Acessibilidade, Rapidez, Disponibilidade, Simplicidade, Partilha de Valores



Target Principal	Necessidade de mobilidade a satisfazer	Estratégia de Comunicação	Argumento de Comunicação
Residente não local	Lazer,, Turismo	Visibilidade da disponibilidade do serviço para os seus destinos	Disponibilidade e Informação
Pessoas com necessidades especiais	Trabalho, Estudos, Dia a dia, Lazer	Associações	Integração Social
			Acessibilidade

Esta estratégia será implementada através de ações planeadas em função do público-alvo e com a eficácia dos meios e canais de comunicação.

Serão utilizados tanto os suportes tradicionais (outdoors, imprensa, rádio), como os atuais (internet e redes sociais) e outros meios que, dada a sua inovação (Street Marketing) sejam capazes de captar a atenção do destinatário e alcançar um grande nível de difusão.

As ações a implementar e os seus respetivos objetivos estão resumidos no quadro seguinte.

Target Principal	Ação	Objetivo	Meio	Resultado para o utilizador
Não residentes	Dar a conhecer o serviço nos meios de tomada das decisões	Captação de não residentes antes da sua chegada	Presença em websites de planeamento de viagens, Redes Sociais	Disponho da informação suficiente e atualizada de que necessito para planificar a minha viagem no local e momento exatos
		Captação de não residentes à chegada	Presença em locais físicos à chegada dos turistas	Disponho da informação suficiente e atualizada de que necessito para escolher a minha viagem no local e momento exatos
Residentes e não residentes	Aumentar a presença da informação sobre a oferta do serviço	Captação de residentes e não residentes que já se encontram na região	Presença em meios locais, Realização de Campanhas, Eventos promocionais, Redes Sociais,	Compreendo a disponibilidade do serviço
Residentes	Garantir a confiança no sistema de transporte	Potenciar a recorrência da utilização		O autocarro chega à minha paragem de forma pontual, tem capacidade suficiente e garante a minha chegada ao destino à hora esperada.
Residentes	Fidelizar o utilizador	Criar uma experiência individual num meio coletivo		O autocarro é um meio de transporte confortável e seguro.
Residentes e não residentes	Melhorar a perceção social do serviço	Imagem Social		O autocarro satisfaz as minhas necessidades de mobilidade individuais
Residentes e não residentes			Presença nos média, Branding, Internet	O autocarro é um recurso social e identifico-me com os seus valores

Passamos a descrever detalhadamente cada uma das ações que se pretendem realizar.

1.2.7 Meios de comunicação a utilizar e potencial para transmitir a informação à população com êxito

Os aspetos a ter em conta nos meios a utilizar para a comunicação do serviço, no que respeita ao potencial para transmitir a informação à população, são os seguintes:

- **Difusão.** Alcance do meio relativamente aos utilizadores-alvo.
- **Imediatez.** Tempo necessário para criar, produzir e executar o suporte físico e colocá-lo num local (físico ou virtual) acessível.
- **Personalização.** Flexibilidade do meio para permitir a produção da informação em função do respetivo utilizador (grupo social, etc.)
- **Automatização.** Participação de recursos humanos na produção e envio da informação.

A seguir, em conformidade com os referidos aspetos fundamentais, descrevemos a classificação de meios e ações a implementar na comunicação do serviço, identificando o potencial de cada um deles.

Todas as ações serão executadas no início do contrato, no período de transitório proposto, que poderá ser ampliado em seis meses.



Meio	Frequência	Público objetivo	Transmissão	Imediatez	Personalização	Automatização
1 Carta de apresentação do novo serviço, distribuída nos domicílios.	1 vez	Residentes, Local e Não Local	Alta	Alta	Muito alta	Muito baixa
2 Introdução de anúncios na imprensa local para apresentar o novo serviço e dar a conhecer os seus detalhes.	1 vez	Residentes, Local e Não Local	Alta	Alta	Muito alta	Muito baixa
3 Estações de rádio locais	1 vez	Residentes, Local e Não Local	Alta	Média	Muito alta	Média
4 Ato de apresentação do novo serviço e esclarecimento de dúvidas em diferentes pontos do município. Para garantir uma maior repercussão, os meios de comunicação social serão convidados para algumas destas ações.	12 vezes	Residentes, Local e Não Local	Muito alta	Muito alta	Muito alta	Muito alta
5 Elementos publicitários de sensibilização para o uso dos transportes públicos e para o respeito e proteção do meio ambiente no exterior dos autocarros do serviço.	1 vez, durante 1 mês	Residentes, Local e Não Local	Muito alta	Média	Muito alta	Muito baixa
6 No interior dos próprios veículos através de cartazes, incentivando a utilização habitual dos transportes públicos e o respeito e proteção do meio ambiente.	1 vez	Residentes, Local e Não Local	Alta	Alta	Muito alta	Muito alta
7 Dia aberto, é proposto um dia com tarifas gratuitas para que o público possa usufruir da sua própria experiência de utilização do transporte.	1 vez	Todos os públicos	Muito alta	Muito alta	Muito alta	Muito alta
8 Ato de apresentação e divulgação do transporte público dirigido a escolas, organizações, etc., através de visitas à garagem da empresa; nestas ações, contaremos com a colaboração das autoridades de segurança.	1 vez	Todos os públicos	Média	Média	Alta	
9 Campanha de comunicação em Redes Sociais (facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn)	1 vez, durante 1 mês	Residentes, Local e Não Local Não Residentes	Muito alta	Muito alta	Muito alta	Muito alta
10 Captação do visitante durante o planeamento da sua viagem, consiste em captar o utilizador através das suas pesquisas nos motores de busca da Internet, redireccionando-o para a página de destino em função da busca e da língua. - Campanha de posicionamento orgânico (Páginas de destino), apresentando a sua disponibilidade para que o serviço seja incluído nos	1 vez	Não residentes	Muito alta	Muito alta	Muito alta	Muito alta





Meio	Frequência	Público objetivo	Transmissão	Imediatez	Personalização	Automatização
<p>planos de viagem ou Campanha de posicionamento SEO.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campanha de posicionamento de pagamento por clic, Social Ads, google Adwords ou Campanha de posicionamento SEM., garantindo de imediato um lugar nas primeiras posições dos resultados das suas buscas, com palavras-chave interessantes para o turista. - Afiliação, provocando impacto nos utilizadores através dos sites relacionados com o planeamento de viagens (blogs, etc.). <p>Captação através do website do Grupo Ruiz, ao qual pertence a empresa proponente (Grupo de referência no setor dos transportes em diversos pontos de Espanha)</p>						
11	1 vez	Não residentes	Alta	Muito alta	Muito alta	Muito alta
12	1 vez	Não residentes	Alta	Muito alta	Muito alta	Muito alta
13	1 vez, durante 1 mês	Não residentes	Alta	Média	Alta	Baixa
14	1 vez, durante 1 mês	Residentes / Não residentes	Alta	Muito alta	Muito alta	Baixa
15	1 vez	Residentes / Não residentes	Alta	Muito alta	Muito alta	Baixa
16	1 vez	Residentes / Não residentes	Alta	Muito alta	Muito alta	Baixa
17	1 vez	Residentes / Não residentes	Alta	Alta	Muito alta	Alta
18	1 vez	Residentes / Não residentes	Alta	Alta	Muito alta	Baixa
19	1 vez	Residentes	Muito alta	Muito alta	Muito alta	Alta

A seguir, passamos a detalhar cada uma das ações a executar.

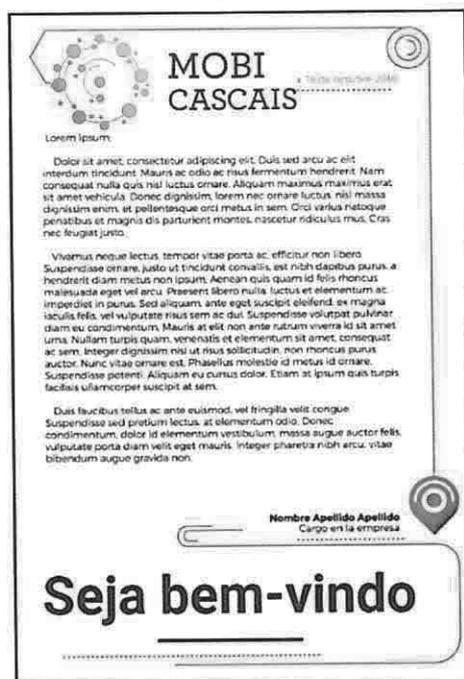
1.2.8 Detalhe das ações a realizar

A seguir, passamos a detalhar cada uma das ações a executar.

1.2.8.1 Carta de apresentação do novo serviço, distribuída em domicílios

Carta dirigida aos cidadãos das localidades abrangidas pelo novo serviço com uma apresentação do mesmo, juntamente com um desdobrável com o plano das linhas e a informação mais relevante sobre a nova oferta de transporte.

Exemplo:



1.2.8.2 Inserção de anúncios na imprensa local

Serão colocados anúncios na imprensa local, com informação acerca das novidades mais relevantes do serviço.





1.2.8.3 Estações de rádio locais

Será emitido um comunicado de imprensa para os meios de comunicação, difundindo a notícia sobre o arranque do novo serviço.



1.2.8.4 Ato de apresentação do novo serviço e esclarecimento de dúvidas em diferentes pontos do município

Realizado em 12 pontos distintos do Município de Cascais, a determinar com a entidade adjudicatária.

Nestes atos, será oferecida toda a informação solicitada pelos utilizadores e esclarecida qualquer dúvida relativa ao novo serviço.

Além disso, nos pontos mais relevantes, será disponibilizado um veículo que os utilizadores possam visitar.

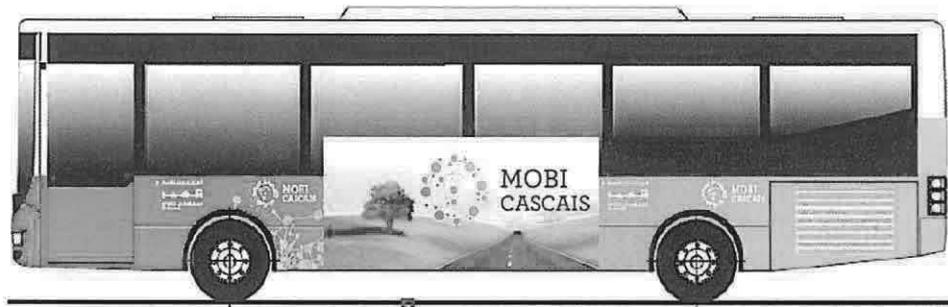
Para uma maior repercussão, os meios de comunicação locais serão convidados para estas ações.



1.2.8.5 Elementos publicitários no exterior dos próprios autocarros do serviço

O objetivo é consolidar o impacto inicial do conhecimento da nova rede de transporte. Para tal, será realizada uma campanha de inserção publicitária nos próprios veículos do concessionário (Empresa Martín SA), cujo alcance geográfico está intimamente relacionado com o público-alvo ao qual se dirige.

As mensagens a veicular promoverão a consciencialização acerca da utilização do transporte público e do respeito e proteção do meio ambiente, entre outras coisas.



1.2.8.6 Cartazes no interior dos próprios veículos

Tal como nas campanhas realizadas no exterior dos veículos, os cartazes no interior incentivarão a utilização recorrente do serviço, através da consciencialização acerca da utilização do transporte público e da proteção e respeito pelo meio ambiente.

1.2.8.7 Dia aberto

É proposto um dia com viagens gratuitas para que o público possa desfrutar da sua própria experiência de utilização do transporte interurbano no seu município.

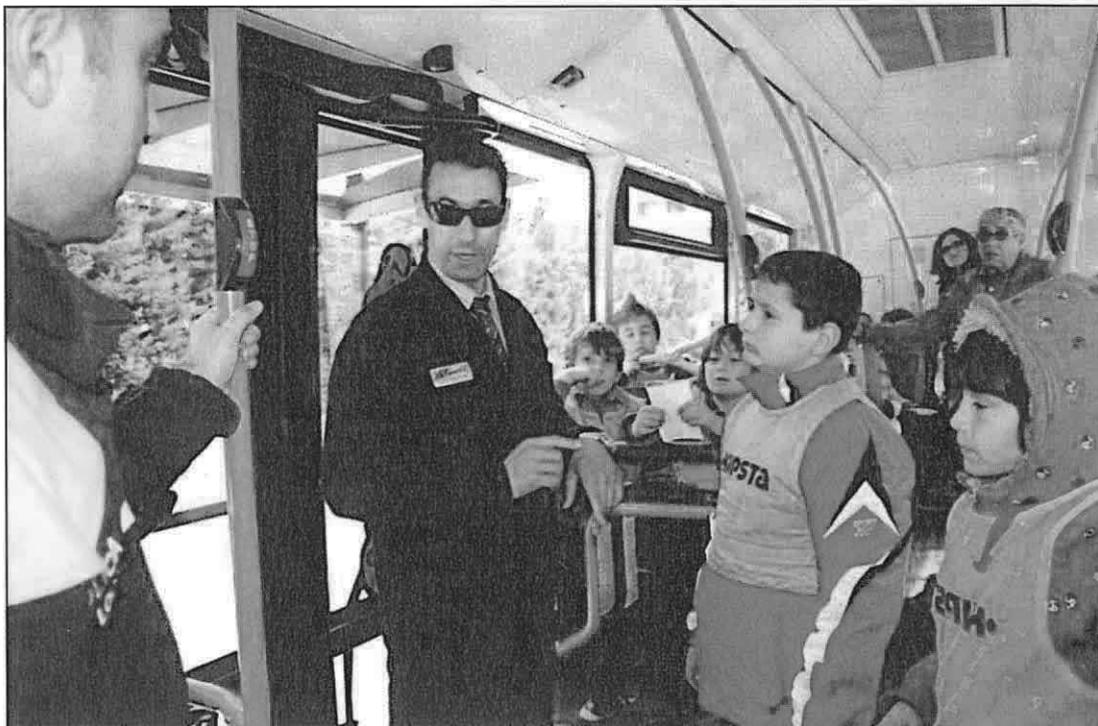
Dada a capacidade dos transportes e o grau de saturação que por vezes se produz, propõe-se a realização de uma jornada de tarifa zero durante um dia festivo da temporada baixa que coincida com o início do serviço.

O objetivo é atrair o maior número de pessoas possível para viverem a experiência de viajar recorrendo à nova oferta de serviço e, assim, ultrapassar a barreira do desconhecimento das suas vantagens.



1.2.8.8 Ato de apresentação e divulgação do transporte público, através de visitas às garagens da empresa

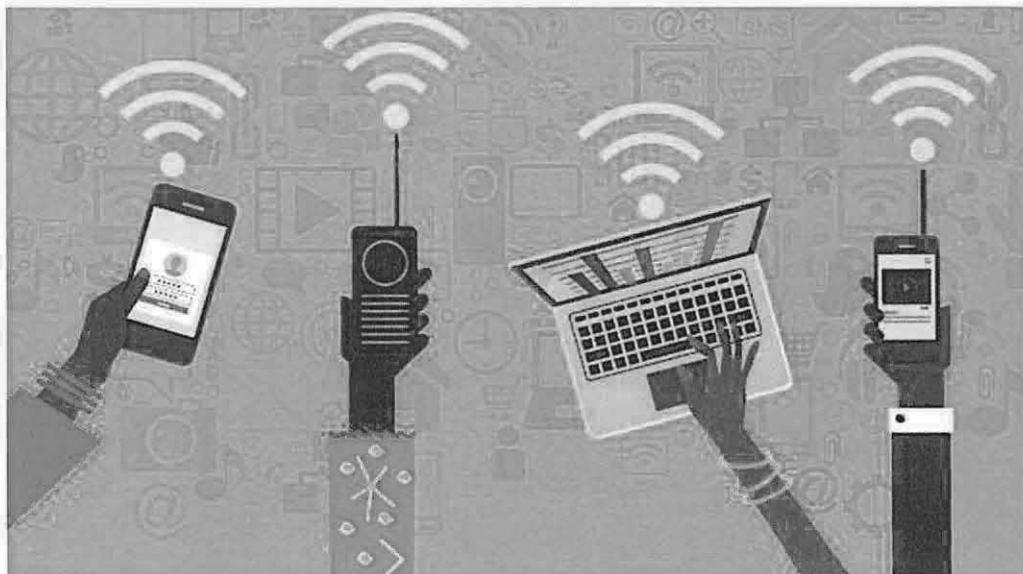
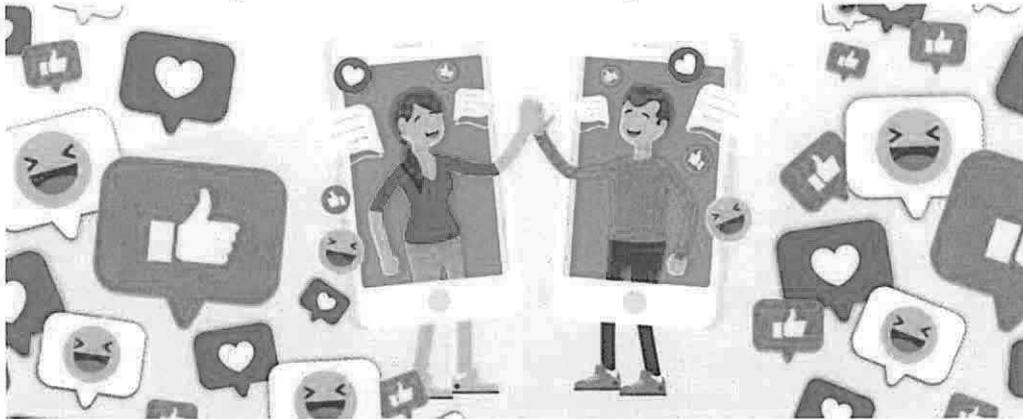
Serão organizadas campanhas de promoção para divulgação do serviço público de transportes da região. Para tal, serão programadas visitas às instalações principais do serviço em parceria com escolas e instituições públicas, onde será mostrada a organização do serviço e onde ocorrerão debates didáticos relacionados com a mobilidade. Para tais eventos, será proposta a colaboração das autoridades de segurança.



1.2.8.9 Campanha de comunicação nas Redes Sociais

Propõe-se a realização de uma campanha de comunicação nos meios sociais com maior repercussão entre a população da área de influência do serviço proposto, através de notícias e banners, em: **Facebook, Twitter e Instagram**. A ação tem dois objetivos fundamentais:

- Criar expectativa nos cidadãos em torno do novo serviço.
- Informar acerca das particularidades do novo serviço, horários, linhas, novos veículos, etc.



1.2.8.10 Captação do visitante durante o planeamento da sua viagem

Tendo em conta que 73% dos utilizadores utilizam a Internet para planejar as suas viagens, este meio pretende atrair o utilizador através das procuras que este realiza antes da viagem, durante o processo de planeamento da mesma.

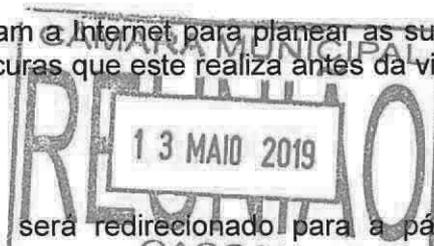
As campanhas dividem-se em:

- **Posicionamento orgânico ou SEO**

A partir das buscas do utilizador na Internet, será redirecionado para a página de destino correspondente, em função da procura e da língua; com palavras-chave fundamentais para o serviço: “transporte Cascais”, etc., nos diferentes idiomas, uma ação necessária para garantir a sua presença entre as primeiras posições da busca.

- **Posicionamento SEM**

Garantindo a entrada imediata nas primeiras posições das buscas com palavras-chave interessantes para o turista.



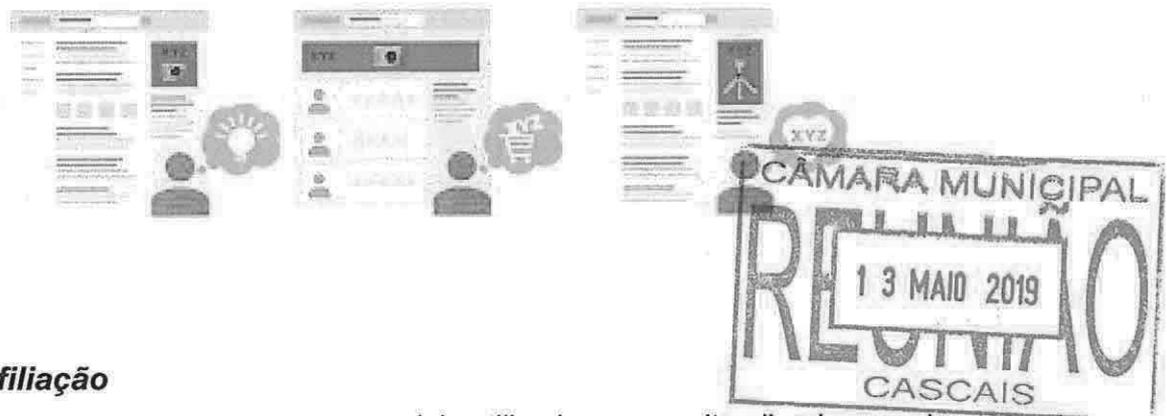
- **Posicionamento de pagamento por clic, Social Ads**

Atrair o visitante através das buscas que este efetua nos diferentes motores de busca como o Google, espaços associados (display/remarketing) e Redes Sociais, redirecionando-o para a página de destino correspondente, em função da procura e da língua.

Ao contrário do posicionamento orgânico, o posicionamento PPC ativa a captação dos utilizadores nos motores de busca de imediato.

- o **Campanha Facebook Ads:** publicidade nas redes sociais, com anúncios em formato fotográfico e de vídeo.
- o **Campanha google Adwords:** garante, de forma imediata, um lugar nas primeiras posições com palavras-chave interessantes para o turista.

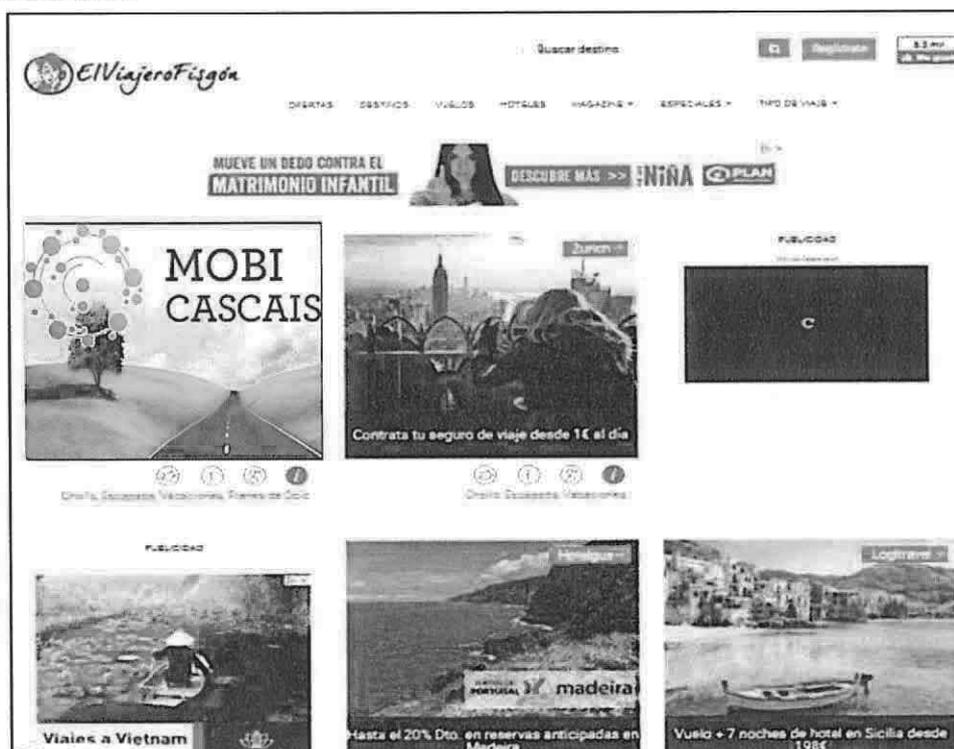
Google Ads Display Network



1.2.8.10.1 Afiliação

Esta estratégia visa causar impacto nos potenciais utilizadores nos sites ligados ao planeamento de viagens ou a informações sobre o destino em causa: blogs, páginas especializadas (Tripadvisor, Webviajes, etc.), websites públicos das zonas a visitar, etc.

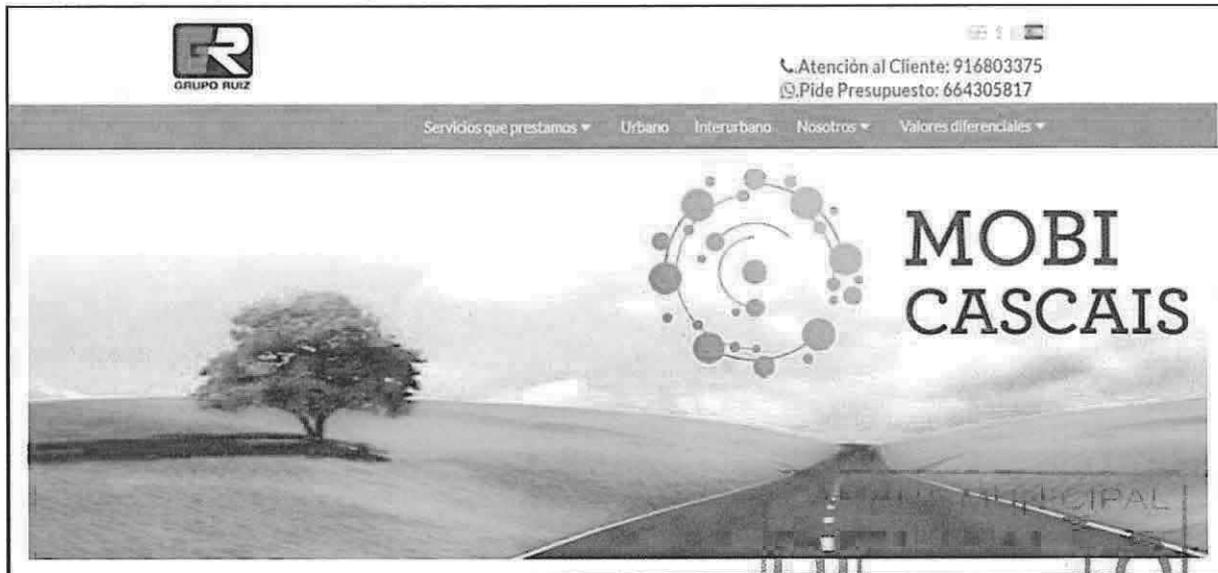
Serão realizados acordos com os referidos websites para promover a marca do serviço e atrair os potenciais utilizadores.



1.2.8.11 Captação através do Website do Grupo Ruiz

A empresa proponente pertence ao Grupo Ruiz (ruma eferência no setor dos transportes no território Espanhol). Com o fim de atrair potenciais novos utilizadores através do site do Grupo Ruiz e dos seus perfis sociais; atualmente, o nosso site corporativo é um caso de sucesso a nível de posicionamento orgânico, com 8.000 visitas mensais.

O site "www.gruporuiz.com" possui um perfil de viajante onde se realizará uma campanha de promoção do serviço de Transporte do Município de Cascais.



1.2.8.12 Redes Sociais do Grupo Ruiz

A comunicação será transferida também para os perfis sociais do Grupo Ruiz no LinkedIn, Twitter, Facebook e Instagram; com um público fiel e muito ativo nas redes sociais, que interage constantemente com a marca e está muito recetivo às suas recomendações, potenciando assim, tanto a realização de viagens ao Município de Cascais, como a utilização da sua rede de Transporte Interurbano.



1.2.8.13 Acordos com terceiros para a comunicação do serviço

Aproveitaremos as sinergias e interesses comuns com empresas do setor turístico e promoveremos acordos benéficos para ambas as partes; agindo como “recomendadores” do nosso serviço, garantindo ao utilizador um meio de transporte para o seu destino e a angariação de utilizadores entre os turistas que procuram alojamento.

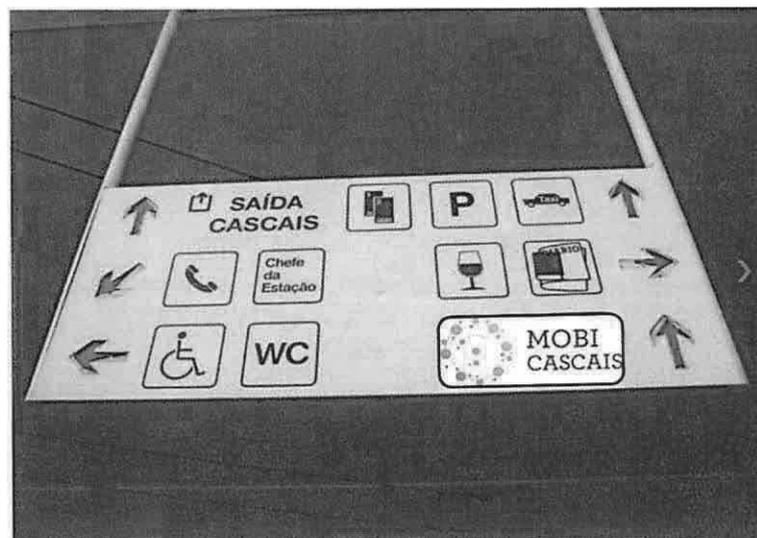
- **Alojamentos** (Hotéis, pousadas, albergues, camping, etc.).
- **Plataformas de aluguer de habitações** (como a Airbnb).
- **Operadores turísticos**, a nível nacional e internacional.

1.2.8.14 Comunicação para turistas à sua chegada ao Município nos principais pontos de correspondência

Destinada à captação de pessoas que visitam a região e que ainda não dispõem de uma solução de transporte.

A campanha, mediante a inclusão de sinalética nos principais pontos de chegada de turistas (estação de comboios, terminais de rodoviários, etc.), é concebida com a intenção de atrair os potenciais utilizadores para o nosso serviço com uma mensagem direta, no preciso momento e local da tomada de decisão.

A publicidade será incluída nos suportes das principais estações intermodais (saída da estação, corrimões ou vidros de escadas, etc.); bem como noutras localizações estratégicas de grande visibilidade para os utilizadores.

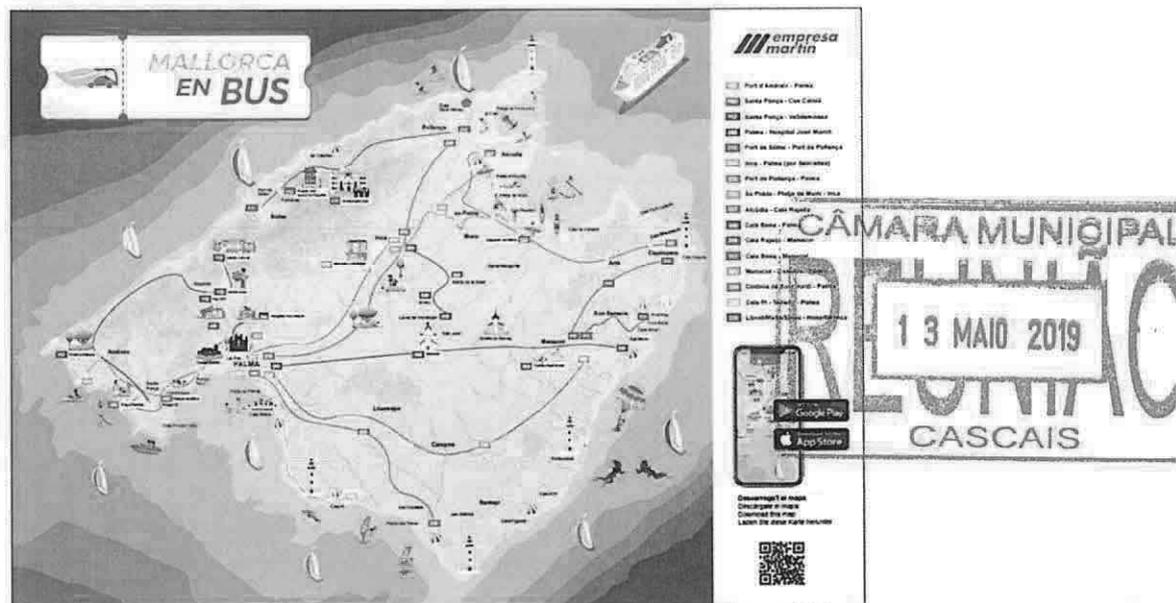


1.2.8.15 Folhetos de comunicação promocionais

Com o objetivo de impulsionar e dar a conhecer o novo serviço, foi concebida uma campanha de comunicação que apresenta os pontos de interesse aos quais é possível aceder através da rede de transporte.

A modo de exemplo, apresentamos um modelo de um dos trabalhos realizados pelo Grupo Ruiz, cuja finalidade é despertar o interesse dos residentes e não residentes na oferta turística, natural, artística e cultural da área geográfica em causa nesta proposta, acessível através do serviço de transporte em autocarro.





Estes folhetos servirão de suporte promocional, com distribuição em nós de convergência do público e em locais estratégicos como a área de receção de hotéis, Estações Intermodais, eventos, etc.

1.2.8.16 Street Marketing

O objetivo consiste em causar impacto nos residentes e não residentes com uma ação inovadora que chame a sua atenção e a dos meios de comunicação. A intenção é gerar expectativas e despertar a curiosidade em torno do serviço. Pretende-se que sejam ações virais das quais se ouça falar.

Com esta ação, procura-se aumentar a visibilidade da alternativa do transporte interurbano, chamar a atenção e transmitir os seus valores diretamente para os residentes e visitantes.

A primeira ação prevista é a **personalização de várias paragens** nas cidades mais importantes da zona com motivos selvagens, representando um meio verde e natural. O objetivo principal consiste em dar continuidade à mensagem de que a oferta de Transporte Interurbano é uma alternativa que respeita o meio ambiente.

Uma vez que esta ação requer a autorização do titular do serviço e do concessionário do mobiliário urbano, foi prevista como alternativa a utilização dos próprios autocarros com uma decoração INTEGRAL e com uma personalização interior.



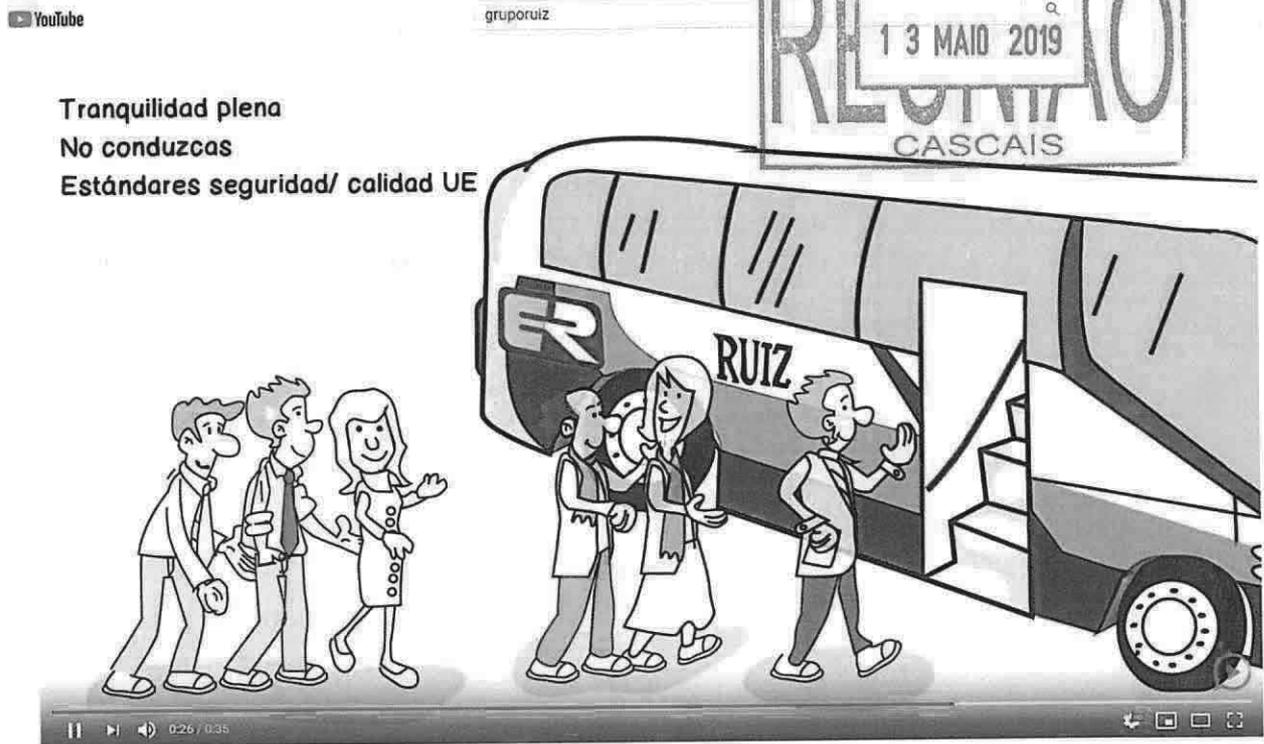
Exemplo de personalização

1.2.8.17 Canal Youtube

Propõe-se a elaboração de um vídeo para a divulgação e promoção do novo serviço, que estará disponível no devido canal do Youtube.

O vídeo apresentará as novidades do serviço e servirá para consciencializar o público acerca da utilização dos transportes públicos como uma alternativa de mobilidade sustentável.

O alcance deste modo de comunicação não será apenas nacional, mas internacional, com um grande impacto no território espanhol.



1.2.8.18 Presença em eventos relevantes

Antes do início do serviço, serão identificados os possíveis eventos onde o transporte público de Cascais pode ser promovido; relacionados principalmente com o turismo, transporte ou mobilidade em geral, tanto a nível nacional como internacional.

Serão realizadas ações como:

- Colaborar e apoiar o Organismo Público que represente a Área Metropolitana de Lisboa no evento.
- Apresentar o transporte como alternativa de mobilidade para os turistas, oferecendo informação sobre todos os pontos de interesse turístico que podem ser visitados usando a rede de transporte de autocarro.



Exemplo de evento

1.2.8.19 Acordos com associações de pessoas com necessidades especiais

Pretendemos aproximar a oferta de transporte a todos os grupos do Município. A nossa oferta prevê completar a alta qualidade técnica requerida dos veículos com soluções que facilitam a acessibilidade de grupos especiais, como as pessoas com deficiências visuais.

Com este fim, identificar-se-ão os Centros e Associações de pessoas com necessidades especiais localizados na área geográfica objeto desta proposta.

É por isso que queremos potenciar a utilização do transporte interurbano de autocarro no seio deste público, através do acordo com os Centros e Associações para a realização de ações combinadas destinadas a fomentar a sua mobilidade, apresentando as diferentes medidas disponíveis para facilitar o acesso ao transporte.





Processo 893/DCOP/2018

Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais

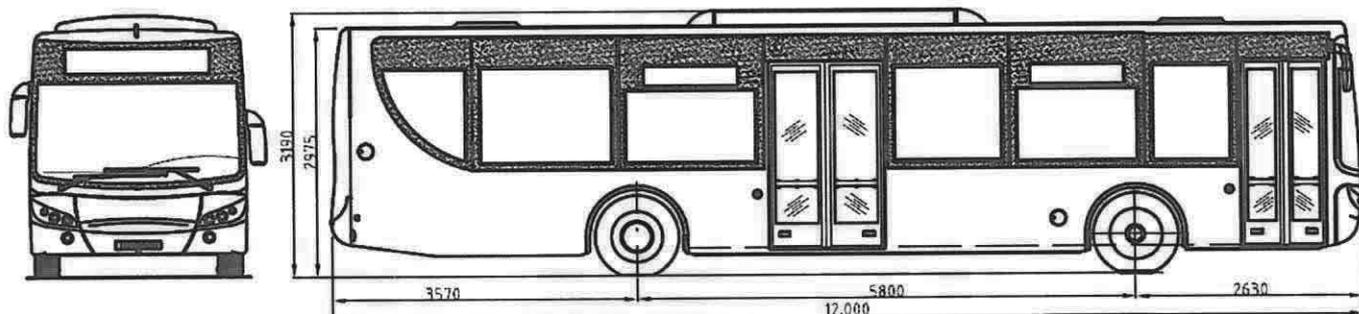
PONTO 4.8 DAS CLÁUSULAS TÉCNICAS DO CADERNO DE ENCARGOS

1	Veículos de nova aquisição destinados ao serviço	1
2	Plano de renovação da frota.....	2
3	Plano de manutenção e reparação das avarias, substituições e renovações.....	5
3.1	Plano de manutenção integral da frota	5
3.2	Organização dos trabalhos de manutenção.....	8
3.3	Acompanhamento e controlo.....	8
3.4	Software de gestão e controlo das operações de manutenção e limpeza	9
4	Plano de emergência.....	11
4.1	Plano de ação em caso de emergência.....	11
4.2	Meios materiais designados.....	12
4.3	Meios humanos designados	12
4.4	Meios subcontratados, caso seja necessário	14
4.5	Planificação.....	14
4.6	Comunicação de contingências.....	21
4.7	Procedimento de atuação após a contingência	22
5	Plano de limpeza para todos os veículos	24
5.1	Cronograma de limpeza, desinfeção e desinfestação.....	24
5.2	Organização dos trabalhos de limpeza. Meios materiais.....	25
5.3	Software de gestão e controlo das operações de limpeza	26

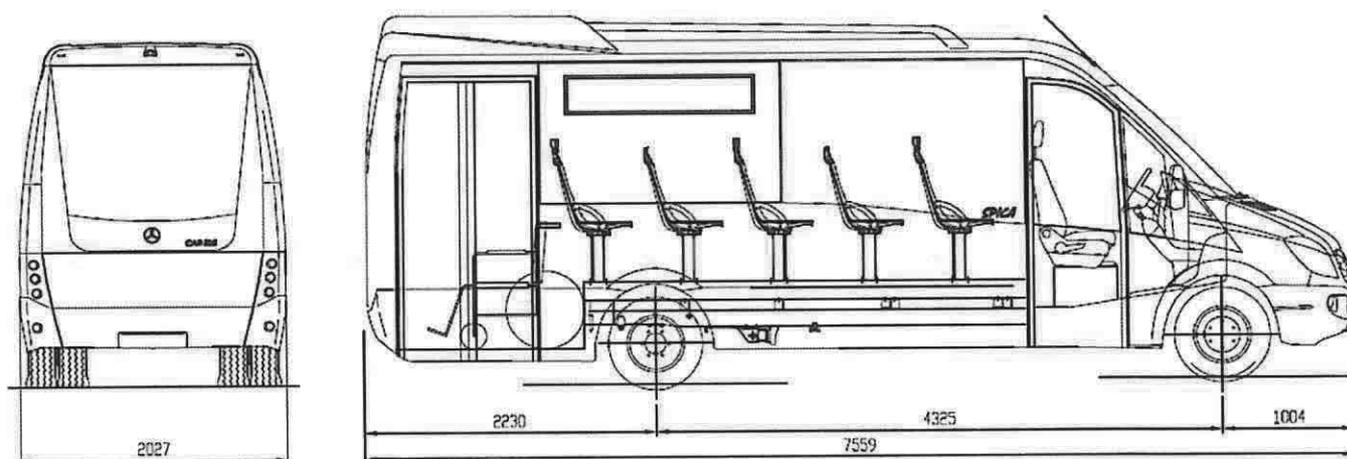
1 VEÍCULOS DE NOVA AQUISIÇÃO DESTINADOS AO SERVIÇO

	Unidades	Marca	Modelo	Norma de emissões
Autocarros Standard (Novas viaturas)				
Chasis	79	SCANIA	N320UB4x2	Euro VI
Carroceria	79	UNVI	Urbis	
Minibus (Novas viaturas)				
Chasis	17	MERCEDES SPRINTER 519 CDI	VS30	Euro VI
Carroceria	17	MERCEDES	Spica Urban	

Autocarros Standard. Scania N320UB4x2, UNVI Urbis



Minibus. Mercedes Sprinter 519CDI VS30, SPICA Urban



2 PLANO DE RENOVAÇÃO DA FROTA

Em seguida, de acordo com o estipulado no Caderno de Condições, detalhamos no quadro seguinte a antiguidade prevista para a frota de veículos designada ao longo do período de execução do contrato.

	ANTIGUIDADE (ANOS):									
	PRAZO DO CONTRATO							PRORROGAÇÕES DO PRAZO		
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Idade Média	0,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	6,00	5,98	5,98
Minibus 1	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 2	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 3	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 4	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 5	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 6	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 7	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 8	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 9	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 10	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 11	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 12	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 13	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 14	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 15	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 16	0	1	2	3	4	5	6	1	2	3
Minibus 17	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 1	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 2	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 3	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 4	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 5	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 6	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 7	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 8	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 9	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 10	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 11	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 12	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 13	0	1	2	3	4	5	6	7	1	2
Autocarro Standard 14	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 15	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 16	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 17	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 18	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1



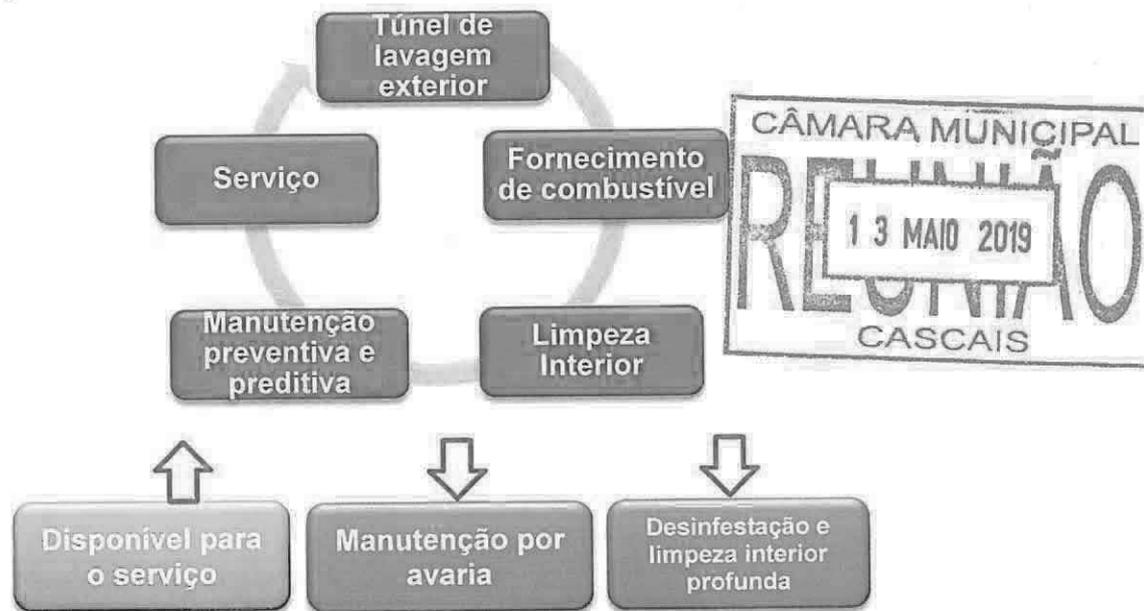
	ANTIGUIDADE (ANOS):									
	PRAZO DO CONTRATO							PRORROGAÇÕES DO PRAZO		
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Autocarro Standard 19	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 20	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 21	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 22	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 24	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 25	0	1	2	3	4	5	6	7	8	1
Autocarro Standard 26	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 27	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 28	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 29	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 30	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 31	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 32	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 33	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 34	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 35	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 36	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 37	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 38	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 39	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 40	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 41	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 42	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 43	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 44	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 45	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 46	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 47	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 48	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 49	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 50	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 51	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 52	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 53	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 54	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 55	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 56	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 57	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 58	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 59	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 60	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

	ANTIGUIDADE (ANOS):									
	PRAZO DO CONTRATO							PRORROGAÇÕES DO PRAZO		
	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Autocarro Standard 61	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 62	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 63	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 64	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 65	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 66	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 67	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 68	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 69	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 70	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 71	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 72	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 73	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 74	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 75	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 76	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 77	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 78	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Autocarro Standard 79	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Idade Média	0,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	6,00	5,98	5,98



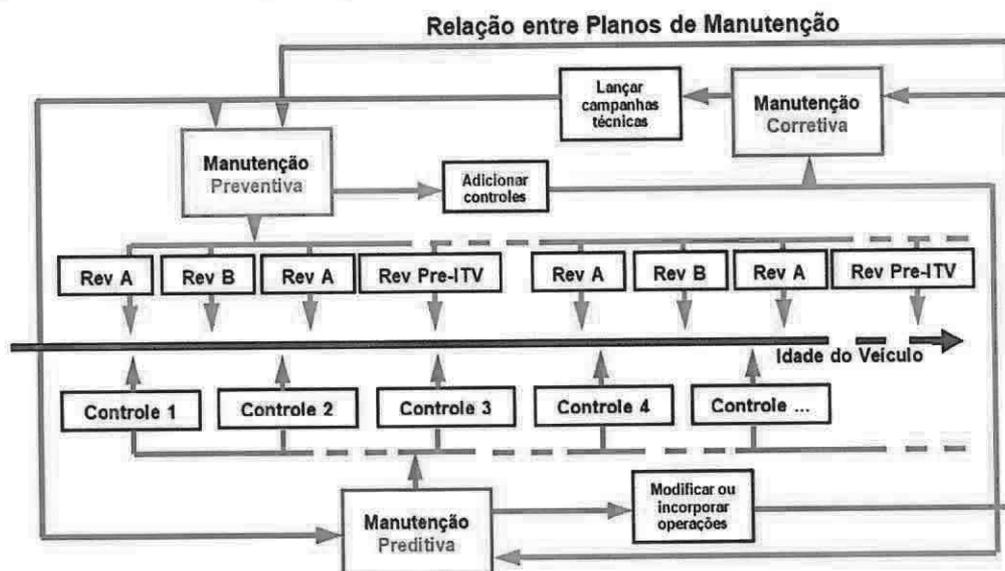
3 PLANO DE MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DAS AVARIAS, SUBSTITUIÇÕES E RENOVAÇÕES

Dada a sua importância na gestão do serviço e como sistema de suporte da atividade principal do mesmo, atua diretamente na qualidade do serviço oferecido ao evitar interrupções por avarias e aumentando assim a disponibilidade da frota; passamos a detalhar o Plano de manutenção estabelecido na empresa. As principais tarefas a realizar são as indicadas no esquema, todas elas levadas a cabo em conformidade com o regulamento de aplicação vigente, especialmente o regulamento meio ambiental.



3.1 Plano de manutenção integral da frota

Este plano será realizado para todos os veículos da frota, incluindo autocarros, carrinha oficina e veículos destinados à inspeção. No plano, estão definidas as técnicas e sistemas que nos permitem prever as avarias, efetuar revisões e reparações eficazes, proporcionando simultaneamente normas de boas práticas, com o principal objetivo de obter um número determinado de horas disponíveis de funcionamento dos veículos em condições de serviço exigíveis, com a máxima segurança; além do bom rendimento energético dos mesmos.



3.1.1 Tipos de manutenção

Os tipos de manutenção realizados pelas diferentes oficinas à disposição do serviço são os seguintes:

- **Do utilizador**, corresponde aos trabalhos de revisão do estado geral do veículo (Manutenção Preventiva) por parte dos condutores (luzes, intermitentes, travões, etc.).
- **Preventiva** (destinada a evitar avarias), realizam-se operações de forma regular, em função dos quilómetros percorridos ou do tempo de trabalho decorrido. Os controlos são: de estado, de funcionamento e de substituição de peças sujeitas a desgaste ou a consumo determinado.
- **Corretiva**, encarrega-se de corrigir todas as falhas de componentes que ocorrem nos veículos durante a sua vida útil e que são detetados e comunicados pelos condutores/mecânicos.
- **Preditiva**, consiste em conhecer o estado atual de todos os veículos para programar as correções dos seus pontos vulneráveis no momento mais oportuno; conseguindo assim:
 - Diminuir a frequência das avarias.
 - O controlo da sua importância.
 - O controlo das necessidades do pessoal.
 - O menor impacto possível no serviço.

O Plano de Manutenção Integral proposto visa aproveitar as sinergias que surgem de cada um dos diferentes planos de manutenção, com o objetivo de reduzir ao máximo a manutenção corretiva, otimizando a manutenção preventiva e potenciando a manutenção preditiva.

3.1.2 Manutenção preventiva

As operações a realizar têm intervalos de aplicação no tempo com diferentes durações.

- **Controlos diários**, englobam uma série de controlos simples, muitos deles realizáveis pelo condutor antes da entrada ao serviço. É aquilo que se define como **Manutenção do Utilizador**.
- **Controlos semanais**, são controlos de natureza simples, mais avançados que os anteriores.
- **Controlos trimestrais**, são o componente principal. São as revisões a realizar em função dos km percorridos e que se referem às

	Autocarro Standard	Minibus
○ Revisões "A" , a cada:	19.650 km	16.175 km
○ Revisões "B" , percorridos:	39.300 km ou semestralmente	32.350 km ou semestralmente
○ Revisões "C" , percorridos:	78.600 km ou anualmente	64.700 km ou anualmente
○ Revisões "Pre.ITV" .	De acordo com o plano	



Plano de manutenção (Autocarros)											
Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV	Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV
3	19.650					45	294.750				
6	39.300					48	314.400				
9	58.950					51	334.050				
12	78.600					54	353.700				
15	98.250					57	373.350				
18	117.900					60	393.000				
21	137.550					63	412.650				
24	157.200					66	432.300				
27	176.850					69	451.950				
30	196.500					72	471.600				
33	216.150					75	491.250				
36	235.800					78	510.900				
39	255.450					81	530.550				
42	275.100					84	550.200				

Plano de manutenção (Minibus)											
Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV	Meses	Km	A	B	C	Pre-ITV
3	16.175					45	242.625				
6	32.350					48	258.800				
9	48.525					51	274.975				
12	64.700					54	291.150				
15	80.875					57	307.325				
18	97.050					60	323.500				
21	113.225					63	339.675				
24	129.400					66	355.850				
27	145.575					69	372.025				
30	161.750					72	388.200				
33	177.925					75	404.375				
36	194.100					78	420.550				
39	210.275					81	436.725				
42	226.450					84	452.900				

- **Controlos estivais**, controlos realizados com a chegada do verão, em que os veículos são submetidos a requisitos de trabalho específicos (ar condicionado, etc.).
- **Controlos invernais**, a chegada do inverno implica a otimização de uma série de sistemas do veículo (calefação, iluminação, limpa-para-brisas, etc) e prepara-o para um conjunto de condições de trabalho mais extremas.
- **Componentes com ciclos de manutenção superiores a um ano**, o aumento do prazo de vida útil de certos componentes para períodos bianuais ou superiores é cada vez mais frequente. Este facto está contemplado neste tipo de revisão.
- **Controlo de elementos de acessibilidade e equipamentos integrados**. O inspetor, de forma periódica, e o Dpt. Técnico a cada 4 semanas, efetuam verificações de funcionamento dos elementos integrados, especialmente dos relativos à acessibilidade (rampas, suportes, iluminação, sinalética de assentos reservados, etc.)



3.1.3 Manutenção preditiva

Realiza-se de modo estatístico e visa reduzir ao máximo as reparações não planeadas, substituindo-as por controlos programados onde se decide se os componentes devem ser substituídos.

A duração dos componentes do veículo depende de múltiplas variáveis, como:

- O tipo de utilização do veículo.
- O seu modelo/marca, o fabricante.
- A manutenção efetuada.
- A dispersão estatística.

A experiência permite retroalimentar o plano de manutenção preditiva, permitindo afinar progressivamente os prazos e tipos de intervenção, com as subseqüentes vantagens no que respeita à disponibilidade da frota, redução de custos e diminuição de resíduos.

3.1.4 Manutenção corretiva e modificadora.

As avarias e as reparações efetuadas são tratadas estatisticamente, de modo a obter dados valiosos das mesmas.

Por sua vez, esta manutenção divide-se em dois subtipos:

- **Planeada** (deteção e planeamento).
- **Não planificada** (avarias imprevistas).

Este tipo de manutenção permite-nos:

- Introduzir modificações na Manutenção Preventiva.
- Realimentar o Plano de Manutenção Preditiva.
- Identificar os problemas e agir sobre a origem dos mesmos nos veículos.

Deste modo, a informação registada permite iniciar novas campanhas técnicas.



3.2 Organização dos trabalhos de manutenção

O pessoal da oficina está diferenciado por especialidades: mecânicos, eletricitas, carroçaria.

O Departamento de Manutenção está organizado de modo a existir **uma provisão de veículos de reserva suficiente de forma permanente**, não só para fazer face aos picos de demanda gerados sobre o serviço programado, mas também para podermos dispor continuamente de um conjunto de unidades para a realização de tarefas de manutenção preventivas, preditivas e corretivas, sem que isso afete o normal funcionamento do serviço.

Assim, as instalações possuirão todo o equipamento necessário para realizar as tarefas de manutenção de forma ideal e eficaz.

3.3 Acompanhamento e controlo

Para avaliar a eficácia do Plano, é necessário criar uma série de indicadores que possam ser acompanhados.

De igual modo, **após a medição e análise dos resultados e, se necessário, o Plano será atualizado anualmente para um aperfeiçoamento contínuo.**

Os 3 principais indicadores do Plano de Manutenção com o seu objetivo associado, são:

- **Imobilização da frota:** é o quociente, em termos percentuais, entre o número de autocarros em revisão ou avaria (não disponíveis) e o número total de autocarros da frota.
- **Fiabilidade da frota:** corresponde ao número mínimo de quilómetros entre avarias (o quociente entre o total de quilómetros percorridos pela frota num ano e o número total de avarias sofridas em serviço no mesmo período).
- **Consumo de combustível:** consumo unitário máximo de combustível para cada tipo de veículo, com o fim de reduzir as emissões contaminantes produzidas.

3.4 Software de gestão e controlo das operações de manutenção e limpeza

O software de oficina permite **coordenar as áreas estratégicas de planeamento e de execução das atividades da oficina**, transferindo o plano de produção para ordens de trabalho detalhadas e necessidades de componentes, determinando qual o trabalho a realizar e quando. Além disso, o programa proporciona informações que permitem melhorar e avaliar a gestão da frota.

O sistema abrange as seguintes áreas:

- Gestão da Oficina
- Gestão de Peças sobresselentes
- Gestão da Limpeza
- Gestão da exploração: guardando dados de exploração dos veículos, como consumos, avarias, tempos de paralisação, etc.

Estas áreas estão **interligadas**, sendo cada uma delas alimentada e gerida em tempo real pelos responsáveis de cada área.

O programa gera **uma base de dados para cada veículo**, onde armazena todos os **parâmetros** que o afetam, permitindo criar relatórios de dados específicos, tanto por veículos como pelas gamas dos mesmos.

Trata-se de um **sistema informático integrado**, que serve para planificar e controlar os recursos de trabalho e que fornece dados utilizados também noutras áreas da empresa, como Exploração, Finanças, etc.

INTRODUCCIÓN DEL CÓDIGO DE MECANICO

COD. 21 DAVID BONILLA

Orden 50718 Vehículo 1000

Clave 0 NORMAL

Cod. Oper 01 MOTOR

Cod. Sub Oper 050

Operación MOTOR

Crear Orden

Para terminar tecleamos el código de la SubOperación y pulsamos el botón aceptar.
El código de la Suboperación son las tres últimas cifras del código

DESCANSO COMIDA MEDICO

AL hacer click en uno de estos botones indicamos el motivo por el cual hemos parado de trabajar

Listado de Partes

Num. Parte	Fecha	Vehículo	Conductor	Descripción	Estado
4975	10/03/2016	392	JUAN	ESPEJO DERECHO NO SE PUEDE REGULAR DESO EL MANDO. LUC. IZQUIERDA DURAM FUNCIONA.	<input checked="" type="checkbox"/>
4966	10/03/2016	367	YOQUÉN	FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR. FALLO EN ABS.	<input checked="" type="checkbox"/>
4979	11/03/2016	364	JOSE ANTONIO	FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR 3785-1 INTERMITENTE LATERAL DERECHO FUNDIDO.	<input checked="" type="checkbox"/>
4966	14/03/2016	356	JOSE ANTONIO	SUSPENSIÓN MUY DURA. LUNA ROTA. REVISAR FRENSOS.	<input checked="" type="checkbox"/>
5000	14/03/2016	378	JOSE	BUENA GOLPEO EN LA PARTE TRASERA AL DAR MARCHA ATRÁS. TIENE ALGUNOS RODEOS. FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR.	<input type="checkbox"/>
4990	14/03/2016	375	SANTIAGO	FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR. FRENSOS DELANTEROS A MENOS DE 1/4. NO TIENE CALZO. NO ENCIENDE EL MONITOR DE MARCHA ATRÁS. LA LUNA DE LA PUESTA DELANTERA SE EMPAÑA Y MAY PELIGRO	<input type="checkbox"/>
4951	14/03/2016	364		FALLO DE REGULACIÓN DE MOTOR 3785-1 PILOTO DE INTERMITENTE DERECHO FUNDIDO.	<input type="checkbox"/>

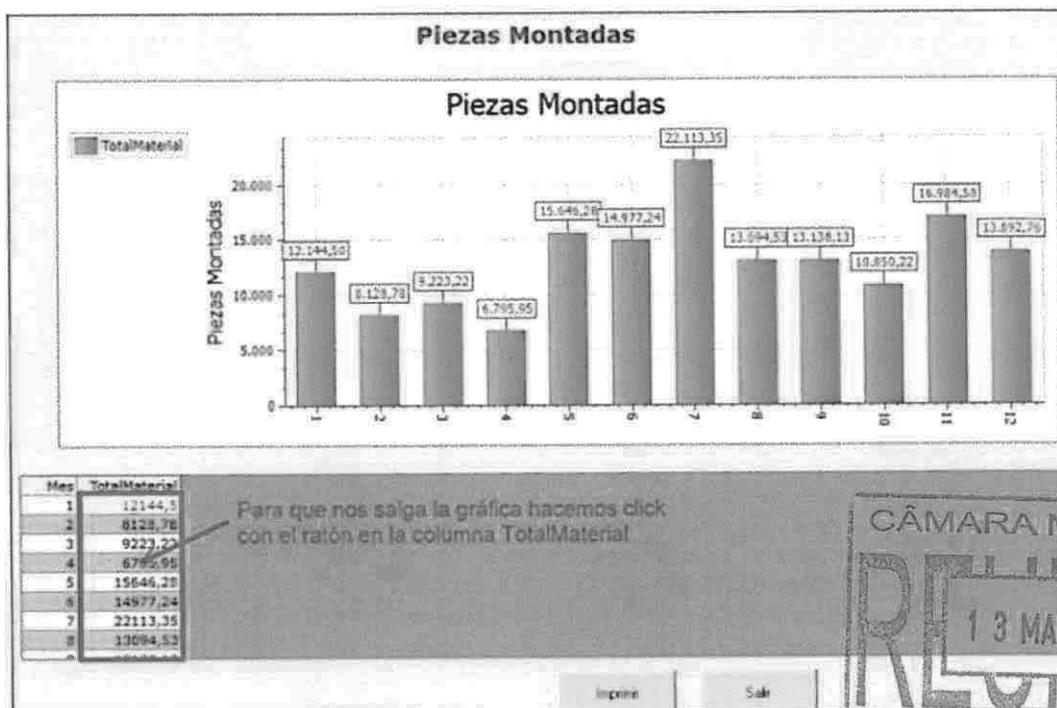
Stock de Almacén a Fecha 01/03/2016

Referen.	Ref.Orig.	Descripción.	Exist.	Importe	Valor
038560960018	2003505	KIT FILTROS GASOLEO ORIGINAL	1,00	37,77	37,77
308510960004	1926927	KIT FILTROS GNC	3,00	167,45	502,36
Total					540,13



Consulta I.T.V.

Numero	Matricula	Marca	Modelo	F.Ult.ITV	F.Prox.ITV	F.ITV	Hora.IT
1054	1425GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		22/03/2016		
1047	6511GCB	MAN	18.314 HOCL-NL		23/03/2016		
A98	7678-GYS	IVECO	EURORYDER 45		23/03/2016		
1055	1355GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		24/03/2016		
B03	4902-HKC	SCANIA	K400		25/03/2016		
1053	9590GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		28/03/2016		
1057	9634GCW	MAN	18.314 HOCL-NL		29/03/2016		
1024	1823FWX	SCANIA	K270UB		30/03/2016		
1027	1434FWX	SCANIA	K270UB		01/04/2016		
1007	3443DWG	MERCEDES	OC 500		05/04/2016		
A21	4704-BMY	MAN	18420 HOCL		05/04/2016		
A55	7942-DNV	MAN	18410 RATIO		05/04/2016		
A62	7929-DNV	SCANIA	K124EB4X2	05/11/2015	05/04/2016		
1003	3450DWG	MERCEDES	OC 500		06/04/2016		
1095	7856HFB	MAN	A22 GNC		06/04/2016		
A71	1112-FJD	IVECO	A1AF11		06/04/2016		
1058	3214GDR	MAN	18.314 HOCL-NL		07/04/2016		



Pedidos

Documento	Fecha	Proveedor	Total
8866	20/01/2016	CBM IBERICA	26,5
8867	20/01/2016	CBM IBERICA	20,14
8868	22/01/2016	CBM IBERICA	111
8869	23/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8870	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8871	24/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8872	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8873	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8874	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8875	24/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8876	25/01/2016	CBM IBERICA	111
8877	25/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8878	25/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8879	25/01/2016	CBM IBERICA	35,73
8880	25/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8881	25/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8882	25/01/2016	CBM IBERICA	17,58
8883	26/01/2016	CBM IBERICA	162

4 PLANO DE EMERGÊNCIA

Através do presente Plano, adotamos as medidas adequadas a uma atuação rápida e eficaz perante as potenciais situações de risco, com o objetivo de causar o mínimo transtorno aos passageiros e garantir a continuidade do negócio. O Plano definido contempla as três fases nas quais se desenvolve qualquer incidência:

- **Fase da ocorrência:** consiste em minimizar o risco de ocorrência da incidência através da prevenção.
- **Fase de emergências e contratempos:** estabelece os procedimentos de atuação para o nosso pessoal em cada tipo de situação que possa surgir.
- **Fase pós-contingência:** estabelece as ações a concretizar para facilitar a investigação da contingência e a sua mitigação.

Os seus **objetivos** são, entre outros:

- Prevenir a ocorrência da contingência.
- Dispor dos meios necessários para garantir uma reação imediata.
- Restabelecer o serviço normal no menor período possível.
- Informar os utilizadores e entidades interessados no serviço.
- Realizar uma avaliação do impacto produzido pela contingência, detetar e implementar ações de melhoria.



4.1 Plano de ação em caso de emergência

Estabelecem-se quatro níveis de estados de emergência, sendo que cada um deles implica uma provisão de meios e recursos diferente. Estes definem-se em função de:

- A **gravidade e magnitude** da incidência ou incidente (real e potencial).
- A **localização** do sinistro (rodoviário interior ou exterior, paragens, túneis, etc.).
- Os **organismos** competentes no auxílio de emergência (internos ou externos).
- A **capacidade** dos referidos organismos (meios e recursos para responder à situação de emergência).

Quando os incidentes e/ou situações atingem um determinado nível de gravidade, é acionado o **Protocolo de Atuação em Caso de Emergência**; são definidos quatro níveis de ativação do protocolo em função da gravidade do incidente/situação:

- **Nível 1: sem causar danos** em pessoas, meios materiais ou meio ambiente, **implica um aumento do risco** acima dos níveis aceitáveis. Aciona o **alarme local**, controlado através de meios próprios da exploração.
- **Nível 2: sem causar danos** em pessoas, meios materiais ou meio ambiente, **implica um aumento do risco** acima dos níveis aceitáveis. Aciona o **alarme geral**, requer a comunicação à Direção do Expediente e controlo através dos meios internos e externos à exploração.
- **Nível 3:** exige a **intervenção coordenada de serviços de socorro externos** à exploração do serviço.
- **Nível 4: causa danos** importantes para as pessoas ou instalações, ou um **nível de risco muito elevado**. Exige a coordenação das **autoridades administrativas competentes** de acordo com o Protocolo.

Em relação ao tipo de atuações descritas no Plano, destacamos:

- **Meios materiais e humanos** previstos.
- **Formação do pessoal.**
- **Protocolos de atuação** das situações excecionais.
- **Procedimentos para a análise de causas e implementação de medidas preventivas.**
- **Comunicação do sucedido** e das atuações ao Responsável do expediente, bem como a coordenação se for necessária a sua difusão pública.

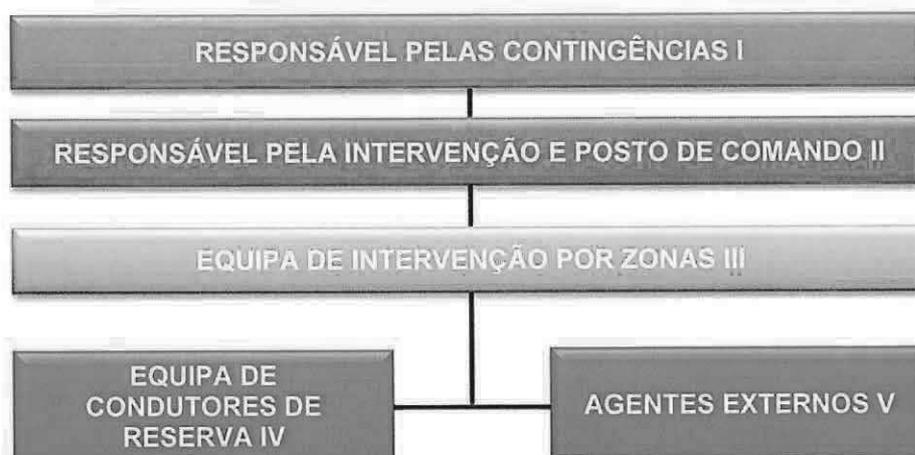
4.2 Meios materiais designados

Os meios materiais designados para uma resposta eficaz às emergências são os seguintes:

- **Sistema S.A.E.** Através dos sistemas integrados no SAE, os Operadores do Centro de controlo poderão agir mediante: **eCall integrada**, permite comunicar uma situação de perigo e transmitir automaticamente informação sonora do interior do veículo para o Centro de Controlo; através do **microfone ambiente nos veículos**.
- **Canbus (alarmes técnicos do veículo)**, para a monitorização de parâmetros a partir do posto de controlo, tais como velocidade, sinal de incêndio, níveis do estado do motor, etc.
- **Centro de Controlo.** Local específico dentro das instalações da empresa onde serão coordenadas as ações de resposta a contingências com os membros da brigada, possuirá listas e informações de contacto de organismos e responsáveis pela coordenação (Polícia Local, Proteção civil, Bombeiros, Centros sanitários, etc.).
- **Um ponto de concentração alternativo da frota para manutenção e salvaguarda**, em caso de inutilização da base.
- **Terminais de comunicação** (internos e externos).
- **Estojo de primeiros socorros.**
- **Desfibriladores.**
- **Veículos de substituição e reserva**, de reboque (grua externa) e oficina móvel.
- **Equipamentos de extinção de incêndios.**
- **Equipamentos informáticos** para a segurança da informação, duplicação da informação e armazenagem de cópias de segurança de dados do serviço (em caso de incêndio, atentado, etc.).
- **Outros equipamentos.** Elementos de sinalização rodoviária, provisão de desembaciadores e raspadores de gelo, provisão de sal, pás para remoção de neve, bomba de drenagem, equipamento de ferramentas móvel, material de substituição, recipientes para o depósito de resíduos, etc.

4.3 Meios humanos designados

É colocado à disposição do serviço o pessoal que compõe a Brigada de Intervenção, estabelecendo a hierarquia e missão de cada um dos seus componentes em função do seu nível de responsabilidade, formação técnica e capacitação, abrangendo conhecimentos sobre prevenção de riscos laborais, primeiros socorros, etc.; e que serão os responsáveis pelo desenvolvimento do Plano de Contingências, obedecendo ao seguinte **esquema organizacional**:



Composição e funções dos componentes da Brigada

Responsável pelas Contingências I. Máximo responsável, a sua missão consiste em ordenar/autorizar o acionamento do Plano de Contingências perante um sinistro; corresponde ao **Gerente**. As suas funções incluem:

- Avaliar a gravidade da contingência
- Coordenar e realizar o acompanhamento da Contingência em coordenação com o Responsável pela Intervenção e Posto de Comando
- Rever, modificar e melhorar os Planos.
- Garantir a evacuação de instalações/veículos de acordo com as circunstâncias.
- Efetuar as comunicações oportunas ao Responsável pelo Contrato.
- Detetar e coordenar as necessidades de formação do pessoal, destinadas a melhorar a eficácia das atuações.

Responsável pela Intervenção e Posto de Comando, trata-se do **Gestor de tráfego**. As suas funções incluem:

- Comunicar ao Responsável pelas Contingências as situações que exijam a ativação do Plano, solicitando a sua autorização.
- Implementar o Plano em cada caso e realizar o seu acompanhamento.
- Coordenar as Equipas de Intervenção.
- Receber os relatórios das Equipas de Intervenção referentes à eficácia das atuações, avaliando as ações corretivas a implementar.
- Pedir autorização para o restabelecimento do serviço, quando tal for necessário.

Equipas de Intervenção. São as equipas de segurança contra contingências. Compostas por pessoal da empresa das áreas operacional, de oficina e Administração. As suas funções incluem:

- Pôr em prática toda as ações estabelecidas em função do tipo de contingência com o objetivo de garantir que o Plano é bem sucedido.
- Agir física ou remotamente onde quer que a contingência o exija, seja de forma corretiva ou informativa, avaliando a situação e transferindo a informação para o seu Responsável.

Pessoal de reserva para condução. É organizado um contingente de pessoal para responder a uma substituição de emergência de forma imediata; composto por **2 pessoas designadas e pertencentes à estrutura da empresa, capacitadas para conduzir**. Em serviço nas instalações base da empresa. Este meio técnico melhora a resposta do serviço perante contingências, garantindo a execução da planificação e permitindo restabelecer a normalidade num período menor.

Agentes Externos. São todos os organismos de coordenação que podem intervir no processo de resolução da contingência: Polícia Local, Proteção civil, Serviço de Meteorologia, Bombeiros, Centros sanitários, Serviço de grua, etc.

Plano de treino.

O **pessoal envolvido nas equipas de trabalho recebe a formação necessária** em função das características do cargo, sem interferir no correto funcionamento do serviço.

- **Formação brigada de intervenção:**
 - Linhas de atuação perante os diferentes tipos de contingência.
 - Curso de primeiros socorros.
- **Formação de condutores:**
 - Planos de contingência: tipos de contingência e linhas de atuação.
 - Cursos de condução extrema
 - Curso de controlo do stress na condução
 - Curso básico de primeiros socorros



Depois de concluída a formação, realizar-se-á também uma **avaliação do desempenho**, para estimar o grau de assimilação da matéria ministrada.

Periodicamente, serão realizados **simulacros do plano de emergência** alternados, nos quais participa parte do pessoal da empresa. Estes exercícios simulados são planificados e conduzidos pelo Gestor de intervenções e consistem em simular uma sequência completa, verificando a eficácia do plano e dos meios humanos e materiais.

4.4 Meios subcontratados, caso seja necessário

Em situações excepcionais, nas quais todos os recursos próprios de reserva disponíveis estejam atribuídos a incidência/s ocorridas durante o serviço e seja necessário contar com a colaboração de meios externos; desde o início, disporemos de acordos de colaboração com empresas que tenham demonstrado competência suficiente e possuam experiência reconhecida na prestação de serviços similares.

De modo a garantir a qualidade oferecida no serviço e sem que, em caso algum, a segurança e imagem do mesmo fique comprometida.

De igual forma e com a mesma finalidade, para a atribuição de condutores perante qualquer incidência que possa surgir durante o desenrolar do serviço; o Operador do Posto de Comando e o Responsável pela Intervenção irão dispor de um conjunto de condutores suficiente para que nenhuma contingência possa ficar sem resposta.

4.5 Planificação

Com o objetivo de prever com antecedência os procedimentos a seguir em caso de contingência:

- Será concertada previamente com os Organismos envolvidos a difusão do quadro de responsáveis pelas contingências de cada um deles, incluindo pessoas, dados de contacto e níveis de responsabilidade.
- Os planos estabelecidos por cada um destes organismos serão conjugados de modo a que a implementação do conjunto de ações se realize de forma coordenada.
- Será estabelecida uma rede de transporte alternativa.

Cada um dos planos de contingência estabelecidos foi desenvolvido de acordo com o alcance da mesma, diferenciando três áreas de impacto claras que poderão ser afetadas:

- A rede de transporte (RT).
- O veículo (VC).
- As instalações (IT).

Assim, indicamos as contingências para as quais a empresa estabeleceu procedimentos de atuação:

1. Fenómenos meteorológicos adversos
2. Cortes na rede de transportes (cortes de trânsito, obras, etc.)
3. Acidentes (atropelamentos, colisões, etc.)
4. Incêndio a bordo do veículo
5. Avaria do veículo em viagem
6. Derrames e fugas de substâncias perigosas
7. Vandalismo
8. Agressão a bordo do autocarro
9. Manifestações públicas e greves
10. Atentado – ameaça de bomba
11. Indisposição ou doença do condutor
12. Paragem respiratória ou cardíaca



Cada um deles inclui as ações a executar em caso de ativação da emergência, o responsável por cada uma delas, bem como a eventual necessidade de contactar serviços de emergência externos e o respetivo contacto se tal se justificar; além disso, dois meios materiais requeridos em cada uma das ações a desenvolver.

Em seguida, apresentamos de forma esquemática o procedimento de atuação a seguir em cada caso.

1. FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS

CONTINGÊNCIA: FENÓMENO METEOROLÓGICO ADVERSO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
CHUVA-INUNDAÇÃO EM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicar a reestruturação do serviço à Administração Titular, utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
5	Parar o veículo num local seguro, interrompendo a circulação o mínimo possível	CONDUTOR	Meios eletrónicos / Estações de rádio / Veículos
6	Se for possível, iniciar percurso alternativo	CONDUTOR	Equipamento de sinalização
7	Em caso de bloqueio, arrastamento do veículo até à via aberta	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	Responsável pela intervenção e posto de comando
8	Retomar o serviço uma vez restabelecido e desativado o plano	CONDUTOR	Resp. intervenção / Equipa intervenção
9	Substituição do veículo em caso de imobilização		
	OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	Veículo substituição
	OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição
10	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONT. / RESP. INTERV. / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular
			Meios eletrónicos / Estações de rádio / Veículos

2. CORTES NA REDE DE TRANSPORTES (CORTES DE TRÂNSITO, OBRAS, ETC.)

CONTINGÊNCIA: CORTE REDE DE TRANSPORTES			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
CORTE NA REDE		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular
5	Implementação de rede alternativa	RESP. INTERVENÇÃO / EQUIPA INTERVENÇÃO	Meios eletrónicos / Estações de rádio / Veículos
6	Desocupar o veículo e indicar ponto de recolha	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	SAE
7	Enviar um veículo de substituição para restabelecer o serviço.		Sinalização
	OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	Veículo substituição
	OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição
8	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. INTERVENÇÃO / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular
			Meios eletrónicos

3. ACIDENTES (ATROPELAMENTO, COLISÃO, ETC.)

CONTINGÊNCIA: ACIDENTE			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
ACIDENTE COM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/ URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Se houver feridos, abandonar o veículo e esperar pela Equipa de Intervenção	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Veículo oficina-reboque/ Equipamento mecânica/ Veículo substituição
5	Se houver feridos, avisar os Serviços de Emergência	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC	112
6	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos
7	Estacionar / Retirar o veículo com luzes de emergência e sinalizar o local com triângulos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamentos de sinalização
8	Verificar o sucedido e identificar perigos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
9	Retomar o serviço se não houver feridos e se o veículo o permitir	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	
10	Substituição do veículo OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
11	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos



4. INCÊNDIO A BORDO DO VEÍCULO

CONTINGÊNCIA: INCÊNDIO. REF.: INC-INT-VC			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
INCÊNDIO EM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/ URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2.	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3.	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4.	Comunicação da reestruturação do serviço à Administração Titular	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Meios eletrónicos
5.	Avisar as equipas de emergência externas	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Telefone de contacto para emergências
6.	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Meios eletrónicos
7.	Estacionar / Retirar o veículo e sinalizar	CONDUTOR	Equipamento de sinalização
8.	Evacuar os ocupantes	CONDUTOR / EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	
9.	Enviar veículo de substituição para restabelecer o serviço OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPA DE INTERVENÇÃO RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
10.	Enviar equipamento de mecânica para reparação ou transporte em grua	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamento mecânica / Veículo reboque
11.	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular Meios eletrónicos

5. AVARIA DO VEÍCULO EM VIAGEM

CONTINGÊNCIA: AVARIA				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA			DEPARTAMENTO AFETADO	
AVARIA EM VEÍCULO			TRÁFEGO E OFICINA	
	ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE		SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC		
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
4	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos
5	Parar o veículo num local seguro, interrompendo a circulação o mínimo possível	CONDUTOR		Elementos de sinalização rodoviária
6	Coordenar envio da equipa mecânica	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC		Equipamento de mecânica
7	Coordenar envio de automóvel de substituição OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição Veículo substituição
8	Retirar o veículo da via pública e transferi-lo até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Veículo reboque
9	Transferir os viajantes para o novo veículo	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
10	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos

6. DERRAMES E FUGAS DE SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS

CONTINGÊNCIA: DERRAME				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA			DEPARTAMENTO AFETADO	
DERRAME NUM VEÍCULO			TRÁFEGO/OFCINA/ Responsável pelos Sistemas de Gestão Ambiental (RSGA)	
	ATUAÇÕES DERIVADAS	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE		SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
4	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos
5	Parar o veículo num local seguro para não interromper a circulação	CONDUTOR		Elementos de sinalização rodoviária
6	Coordenar envio de equipamento mecânico	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Equipamento mecânica
7	Coordenar envio de automóvel de substituição OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição Veículo substituição
8	Retirar o veículo da via pública e transferi-lo até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Veículo reboque
9	Transferir os viajantes para o novo veículo	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
10	Comunicação à Área de Segurança dos Cidadãos	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO	112	
11	Analisar impacto meio ambiental do incidente.	RSGA		

7. VANDALISMO

CONTINGÊNCIA: VANDALISMO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
VANDALISMO NUM VEÍCULO		TRÁFEGO E OFICINA	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA /URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Informar Responsável de Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação da reestruturação do serviço à Administração Titular	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular Meios eletrónicos
5	Avisar as equipas de emergência externas (Polícia, ambulâncias, etc.)	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	112
6	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Meios eletrónicos
7	Evacuar os ocupantes	CONDUTOR / EQUIPAS DE INTERVENÇÃO	
8	Sinalizar o veículo	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamento de sinalização rodoviária
9	Enviar um veículo de substituição para restabelecer o serviço OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	Veículo substituição Veículo substituição
10	Enviar equipamento de mecânica para reparação ou transporte em grua	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Equipamento mecânica / Veículo reboque
11	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos

8. AGRESSÃO A BORDO DO AUTOCARRO

CONTINGÊNCIA: AGRESSÃO			
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA		DEPARTAMENTO AFETADO	
AGRESSÃO NUM VEÍCULO		TRÁFEGO E Órgãos de Segurança do Estado (FCSE)	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/ URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Notificar o Centro de Controlo (Responsável pela Intervenção e Posto de Comando)	CONDUTOR / INSPETOR / SAE	SAE
2	Verificação do alarme ocorrido	CONDUTOR / SAE RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	
4	Comunicação com as Autoridades de Segurança e emergência externas (Polícia, ambulâncias, etc.)	SAE / RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	SAE / Receptor Central de Alarmes (CRA)
5	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular Meios eletrónicos

9. MANIFESTAÇÕES PÚBLICAS E GREVES

CONTINGÊNCIA: MANIFESTAÇÃO PÚBLICA-GREVE				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA			DEPARTAMENTO AFETADO	
MANIFESTAÇÃO-GREVE NAS INSTALAÇÕES			TRÁFEGO/OFICINA/ADMINISTRAÇÃO	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS	
1	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
2	Comunicação da reestruturação do serviço à Administração Titular e aos utilizadores	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular	Meios eletrónicos
3	Negociação com representantes demandas e serviços mínimos	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular	Sala de reuniões
4	Comunicação dos serviços mínimos à Administração Titular e aos utilizadores	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS	Administração Titular	Meios eletrónicos
5	Tentar cumprir os serviços mínimos	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	112	Veículos reserva
6	Informar o Responsável pela Intervenção e Posto de Comando em caso de alterações	CONDUTOR / RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO	112	
7	Remover o veículo se estiver danificado	EQUIPA DE INTERVENÇÃO	112	Veículo substituição/ Veículo grua
8	Substituir o veículo se estiver danificado OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição Veículo substituição
9	Transferência da Frota para o Ponto de Concentração	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Ponto concentração
10	Comunicação aos utilizadores e organismos afetados	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Meios eletrónicos

10. ATENTADO – AMEAÇA DE BOMBA

PLANO: P19. CONTINGÊNCIA: ATENTADO				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA			DEPARTAMENTO AFETADO	
AVISO DE AMEAÇA DE BOMBA			EMPRESA	
ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS	
1	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
2	Recolha de dados	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
3	Aviso ao gestor de emergências	GESTOR DE EMERGÊNCIAS E POSTO DE COMANDO		
4	Confirmação da ameaça	GESTOR DE EMERGÊNCIAS		
5	Aviso aos serviços externos (Polícia)	GESTOR DE EMERGÊNCIAS	Polícia	Meios eletrónicos
6	Receção dos serviços externos	GESTOR DE EMERGÊNCIAS		
7	Evacuação	GESTOR DE EMERGÊNCIAS		Ponto concentração
8	Controlo de ausências	GESTOR DE EMERGÊNCIAS		
9	Fim da emergência	GESTOR DE EMERGÊNCIAS		

11. INDISPOSIÇÃO OU DOENÇA DO CONDUTOR

CONTINGÊNCIA: INDISPOSIÇÃO-DOENÇA				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA INDISPOSIÇÃO NO VEÍCULO			DEPARTAMENTO AFETADO TRÁFEGO E OFICINA	
	ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Retirar o veículo e informar Responsável pela Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE		SAE
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
4	Comunicação da reestruturação do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos
5	Notificar os serviços de emergência	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO E PC		
6	Em caso de indisposição do condutor, substituição por outro condutor	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
7	Em caso de indisposição de passageiro e sem possibilidade de evacuação OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição Veículo substituição
8	Sinalizar o veículo com luzes de emergência e sinalizar o local com triângulos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Equipamentos de sinalização
9	Dirigir veículo substituído até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
10	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos

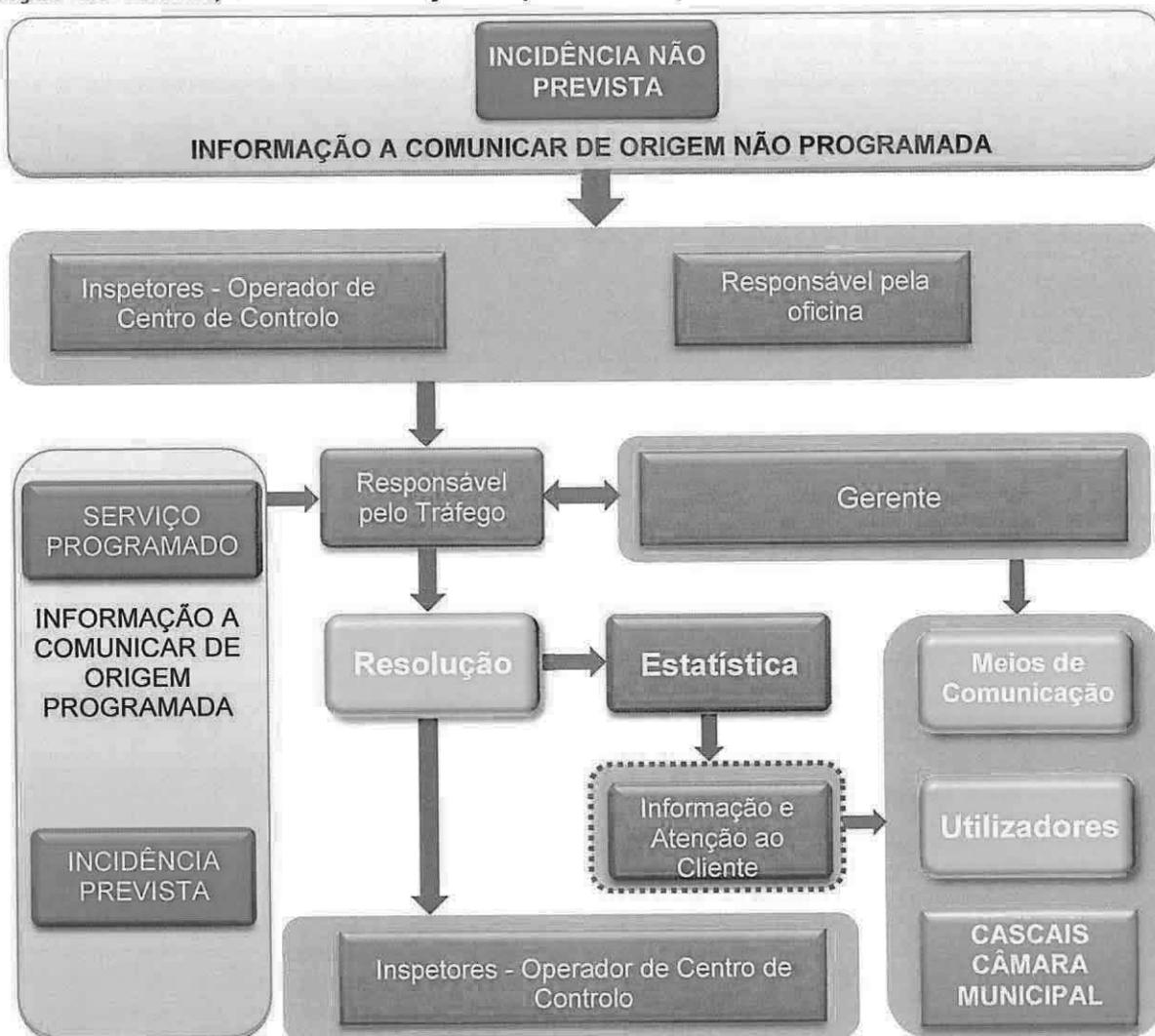
12. PARAGEM RESPIRATÓRIA OU CARDÍACA

CONTINGÊNCIA: POR PARAGEM RESPIRATÓRIA OU CARDÍACA				
EMERGÊNCIA IDENTIFICADA PARAGEM RESPIRATÓRIA OU CARDÍACA			DEPARTAMENTO AFETADO EMPRESA E TRÁFEGO	
	ATUAÇÕES CORRESPONDENTES	RESPONSÁVEL ATUAÇÃO	SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA/URGÊNCIA	MEIOS MATERIAIS
1	Retirar o veículo e avisar o Responsável pela Intervenção e Posto de Comando	CONDUTOR / INSPETOR / SAE		
2	Solicitar autorização ativação Plano e rede alternativa	RESPONSÁVEL INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		
3	Ativar o Plano	RESPONSÁVEL PELAS CONTINGÊNCIAS		
4	Se o passageiro não respirar normalmente, contactar os serviços de emergência	RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO	112	
5	Aplicar técnica boca a boca (30 compressões torácicas, 2 ventilações)	CONDUTOR / RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
6	Repetir procedimento até o passageiro respirar normalmente ou até à chegada dos serviços de emergência	CONDUTOR / RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
7	Após a chegada dos serviços de emergência, sinalizar o veículo com luzes de emergência e sinalizar o local com triângulos	CONDUTOR / EQUIPA DE INTERVENÇÃO		Equipamentos de sinalização
8	Se não houver possibilidade de evacuação, notificar automóvel de substituição OPÇÃO A: Recursos próprios disponíveis OPÇÃO B: Não disponível Contactar colaboradores externos	EQUIPAS DE INTERVENÇÃO RESP. INTERVENÇÃO E POSTO DE COMANDO		Veículo substituição
9	Dirigir veículo substituído até à base	EQUIPA DE INTERVENÇÃO		
10	Comunicação do restabelecimento do serviço aos utilizadores e organismos afetados	RESP. CONTINGÊNCIAS / EQUIPA DE INTERVENÇÃO	Administração Titular	Meios eletrónicos

4.6 Comunicação de contingências

Responde à necessidade de informar, através do meio mais rápido e eficiente, qualquer incidência do serviço e das indicações de atuação adequadas.

O responsável pela comunicação de contingências será o Departamento de Informação e Atenção ao Cliente, com a colaboração e apoio dos inspetores.



No nosso Plano e para a comunicação das contingências, teremos em conta as características da contingência, da informação a fornecer e dos meios. Os aspetos que garantem a eficácia do plano de comunicação são a difusão, disponibilidade, a imediatez e permanência, a flexibilidade do meio, a automatização dos processos e a economia. Em função dos referidos aspetos, obteremos a seguinte classificação de meios:

Plano de Comunicação de Contingências previsto.

- Em relação aos meios, a norma de utilização dos diferentes meios será:
 - Meios eletrónicos (informação permanentemente).
 - Estações de rádio (avisos sobre alterações relevantes no serviço ou que exijam uma comunicação urgente, sendo não programadas mas conhecidas com antecedência ou não programadas nem conhecidas com antecedência).
 - Veículos (o serviço de limpeza noturno fornecerá as notas informativas correspondentes).

- o **Abrigos e postes** (o software de gestão de suportes permitirá selecionar os abrigos ou postes afetados).
 - o **Imprensa** (comunicar alterações relevantes ou incidências importantes no serviço).
 - o A difusão será reforçada com a transmissão direta do **peçoal do serviço** (condutores, inspetores e atenção ao cliente).
- **No que respeita às contingências**, detalhamos as ações informativas que se efetuarão em função do tipo de contingência:

Ref.	Contingência	Conhecida	Meios Eletrónicos	Estações de rádio	Veículos	Postes	Imprensa	
FMA	Fenómenos atmosféricos	CAS	Difusão total	Comunicação modificação substancial	Aviso informativo			
		CDS				Aviso informativo	Aviso de modificação substancial	
CRT	Cortes na Rede de Transportes	CAS				Aviso informativo		
		CDS						
ACT	Acidentes	CDS						
INC	Incêndio	CDS						
AVR	Avarias	CDS						
DER	Derrames	CDS						
VAN	Vandalismo	CDS						
ATE	Atentado	CDS						
MAG	Manifestações públicas	CAS			Aviso informativo	Aviso informativo	Aviso de modificação substancial	
		CDS						
IND	Indisposição ou doença	CDS						

**Nota: CAS (Conhecida antes do serviço); CDS (Conhecida durante o serviço)*

4.7 Procedimento de atuação após a contingência

Investigação e comunicação do incidente.

Uma vez ocorrido o incidente, o Tráfego e a Administração Titular, coordenarão as operações de investigação do mesmo em conjunto, com o fim de determinar as causas, o pessoal envolvido, danos materiais, impacto ambiental e danos de saúde pública causados, se tal for o caso.

A investigação basear-se-á nos relatórios emitidos pelas partes diretamente envolvidas no incidente e concluirá com a determinação das causas imediatas, os fatores pessoais e laborais; bem como as falhas de controlo que possam ter contribuído para o mesmo. Finalmente, serão recomendadas medidas a adotar.

O relatório da investigação realizada será fornecido à Gerência e à Administração Titular.

Ações de mitigação:

Destinadas a minimizar e/ou solucionar problemas com um potencial risco para terceiros como resultado de um incidente; serão coordenadas entre o Tráfego e a Gerência, conforme a magnitude do incidente. Consistirão em:

- **Acompanhamento das ações recomendadas:** A Gerência é responsável pela implementação das ações e recomendações resultantes do relatório.
- **Planos de atuação e eliminação:** têm como objetivo não deixar qualquer material sólido ou líquido na via que impeça a circulação de veículos ou peões e evitar alterações nas condições da paisagem ou na topografia da área envolvida; incluem: a limpeza de restos e/ou resíduos gerados, a sua eliminação em locais homologados e, se necessário, a restauração do meio ambiente e da topografia.



5 PLANO DE LIMPEZA PARA TODOS OS VEÍCULOS

Os objetivos estabelecidos com a implementação do plano, são:

- ✓ Garantir as devidas condições de segurança e higiene para os utilizadores e funcionários.
- ✓ Melhorar a qualidade do serviço.
- ✓ Manter a boa imagem da empresa e do serviço.
- ✓ Cumprir a legislação em vigor.
- ✓ Melhorar o rendimento dos processos produtivos.
- ✓ Reduzir o impacto no meio ambiente.



5.1 Cronograma de limpeza, desinfeção e desinfestação

Atuaremos diariamente sobre uma percentagem da frota total em serviço, de modo a garantir a rotação de todos os veículos nas ações de limpeza e a cumprir os objetivos estabelecidos no Plano.

Deste modo, a **totalidade da frota é devidamente atendida, definindo-se a periodicidade das ações em função do estado de deterioração dos veículos, encurtando os prazos de intervenção o suficiente para evitar o aparecimento de sujidade.**

Prazo de rotação da frota	
Limpeza exterior	1 dia
Limpeza interior geral	1 dia
Limpeza interior média	1 semana
Limpeza interior profunda	1 mês
Desinfestação	1 semestre

Por conseguinte, para cada veículo, o Plano de Limpeza e Desinfeção estabelece o seguinte cronograma que inclui a ação prévia de reabastecimento e revisão dos níveis e que é realizado pelo pessoal de limpeza.

Área	CRONOGRAMA DE LIMPEZA E DESINFEÇÃO DE CADA VEÍCULO					
	EXTERIOR		INTERIOR			
	DIÁRIA	DIÁRIA	DIÁRIA	SEMANAL	MENSAL	SEMESTRAL
Frequência						
Alcance	Reabastecimento e níveis	Limpeza geral	Limpeza geral	Limpeza e desinfeção média	Limpeza e desinfeção profunda	Desinfestação



As tarefas de limpeza serão realizadas principalmente durante a noite, sendo que algumas delas podem ser transferidas para o horário da manhã, quando tal for recomendável por uma questão de produtividade-eficácia. Algumas tarefas poderão ser atribuídas a agentes externos devido ao nível de especialização que exigem.

Todas as atuações foram organizadas por etapas, como é apresentado no quadro seguinte.

Ref.	Etapas	Objetivos	Operações	Meios
0	Revisão	Verificar o estado para inclusão ou exclusão do Plano	Examinar o estado de limpeza exterior e interior	Visual
1	Limpeza exterior	Eliminar a sujidade visível exteriormente	Condução do veículo até ao túnel e esfrega	Túnel de lavagem e escova

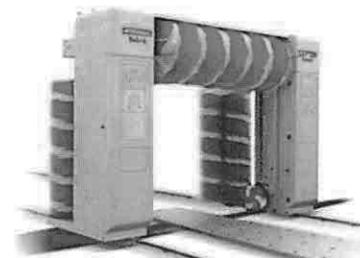
Ref.	Etapas	Objetivos	Operações	Meios
2	Secagem exterior	Eliminar a humidade para limitar a aderência da sujidade	Deixar escorrer e secar	Ventilação
3	Preparação limpeza interior	Preparar as superfícies e materiais	Remoção dos objetos perdidos e dos restos evidentes	Manual
		Remover tudo o que possa dificultar a acessibilidade ou a eficácia das etapas posteriores ou que represente um perigo para os trabalhadores		
4	Pré-lavagem interior	Eliminar a sujidade visível para aumentar a eficácia da limpeza	Aspiração da sujidade solta	Aspirador
			Varredura	Escovas
5	Limpeza interior (lavagem)	Soltar e remover a sujidade incrustada, visível ou não	Aplicação do detergente, diluição do mesmo e tempo de contacto	Imersão das escovas, esponjas, etc.
6	Enxaguamento interior	Eliminar a sujidade e o produto de limpeza	Remoção do produto de limpeza com água limpa	Jato de água de alta pressão e circulação
7	Desinfecção interior	Reduzir o número de microorganismos na superfície	Aplicação do desinfetante, diluição do mesmo e tempo de contacto	Submersão, pulverização e/ou circulação
		Eliminar agentes patogénicos		
8	Desinfestação interior	Eliminar insetos e pragas	Aplicação de desinfetante, diluição do mesmo e tempo de contacto	Nebulizador elétrico
9	Segundo enxaguamento	Eliminar os resíduos do desinfetante	Remoção dos restos de desinfetante com água limpa	Jato de água de alta pressão e circulação
10	Etapa final	Limitar a contaminação e a multiplicação de microorganismos	Deixar escorrer e secar	Ventilação
		Registrar ações	Limpar e recolher os utensílios de limpeza	
			Preencher o documento de registo	Manual/Informático
11	Informação	Atualização da informação interior do serviço	Mudança de cartazes	Manual
12	Controlo	Verificar a eficácia do Plano quanto à consecução dos seus objetivos	Revisão do veículo e registo	Visual Manual/Informático
		Registrar ações	Preencher ficha de controlo	Manual/Informático

5.2 Organização dos trabalhos de limpeza. Meios materiais

Para uma adequada execução das tarefas de limpeza, contaremos com uma **área especialmente reservada ao armazenamento** de material, ferramentas, maquinaria e produtos de limpeza. Os produtos serão guardados nas suas embalagens originais para evitar possíveis confusões.

Os funcionários possuirão luvas, botas e roupa protetora que garanta a sua segurança e evite o contacto com os produtos e materiais manipulados. Será colocado à disposição do pessoal de limpeza:

- Ponte de lavagem com escovas de limpeza, com um sistema de decantação de gorduras e canalização para um dispositivo de reciclagem de água que possibilita uma poupança no consumo da mesma, reutilizando-a no procedimento de lavagem inicial dos veículos e utilizando água limpa da rede geral no procedimento final de enxaguamento dos veículos, poupando até 60% no consumo de água.
- Mono-escovas de última geração de baixo consumo de água.
- Equipamentos de limpeza a pressão com água quente.



- KARCHER K7 PREMIUM ECOLOGIC HOME T400.
- Equipamento de limpeza a vapor: POLTI Mondial Vap 6000.
- Máquina de injeção-extração: Numatic CT-370.
- Aspirador Mochila: Cleanfix RS05.
- Baldes de esfregona: EMBELL MAXI 16 Lts Eq água osmotizada Ionic Reach & Wash.
- Os produtos de limpeza: escovas de camurça, detergentes, pulverizadores, detergente desinfetante clorado, desengordurante forte alcalino, solução de limpeza neutra ecológica, limpa-vidros de janelas / polivalente, desengordurante forte alcalino ecológico, detergente desodorizante anti-calcário, desengordurante forte para a lavadora, solução de limpeza de tapetes e carpetes para máquina de injeção-extração

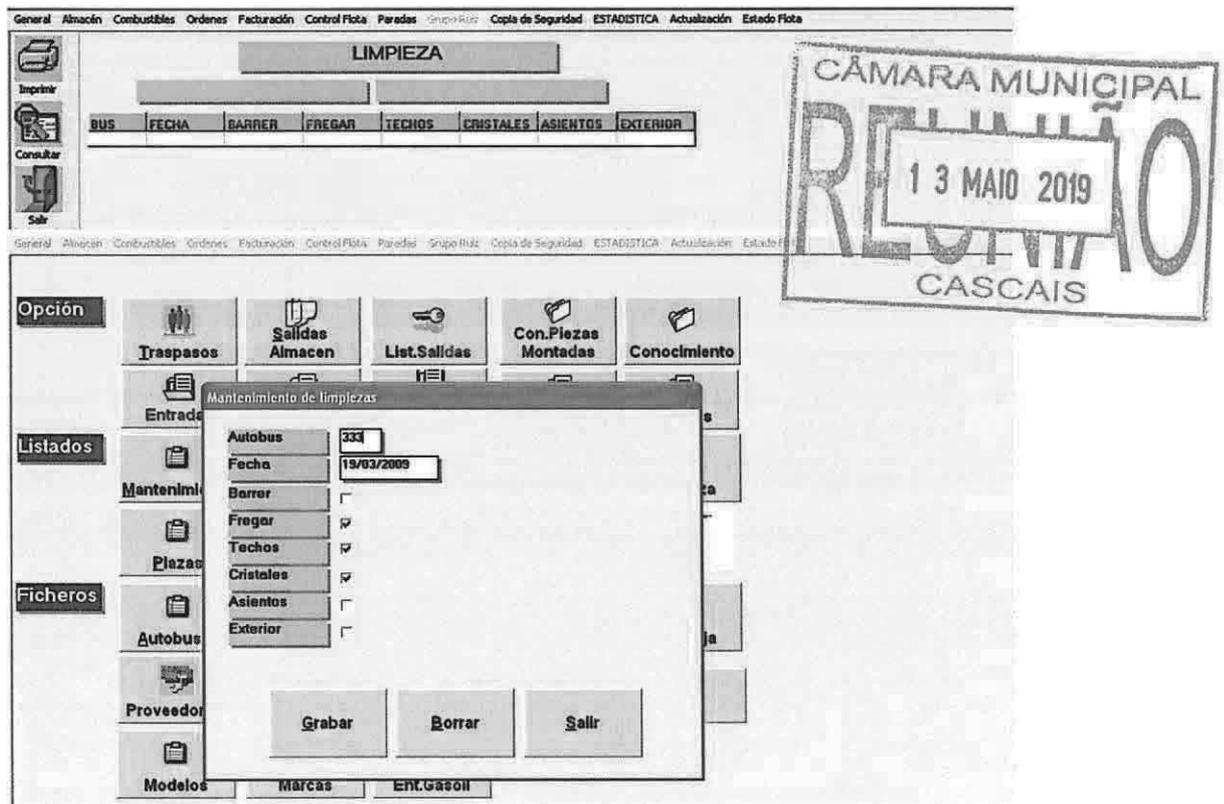


Serão instalados tanques e escoadouros decantadores de gorduras para evitar a sua descarga na rede de saneamento pública. Serão instalados contentores de resíduos.

Existirá uma área para a realização das tarefas administrativas da respetiva atividade. Um sistema informatizado efetuará a gestão dos registos da atividade.

5.3 Software de gestão e controlo das operações de limpeza

Dispomos ainda de um Software específico de Gestão de Oficinas, Manutenção e Limpeza, que permite coordenar as áreas estratégicas de planeamento e execução das operações de limpeza em cada veículo.



General Almacén Combustibles Ordenes Facturación Control Flota Paradas Grupo Ruz Copia de Seguridad ESTADISTICA Actualización Estado Flota

LIMPIEZA

BUS	FECHA	BARRER	FREGAR	TECHOS	CRISTALES	ASIENTOS	EXTERIOR

General Almacén Combustibles Ordenes Facturación Control Flota Paradas Grupo Ruz Copia de Seguridad ESTADISTICA Actualización Estado Flota

Mantenimiento de limpiezas

Autobus: 334
 Fecha: 19/03/2009

Barrer:
 Fregar:
 Techos:
 Cristales:
 Asientos:
 Exterior:

Grabar Borrar Salir

CÂMARA MUNICIPAL
 REGISTRO
 13 MAIO 2019
 CASCAIS