

PART – PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA

Uma dinâmica irreversível

No âmbito das suas atividades, a ADFERSIT tem vindo a acompanhar com particular atenção a aplicação do PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária, iniciada no passado mês de Abril, tendo publicado em Junho um comunicado com o título “O PREÇO ERA UMA BARREIRA À UTILIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS”.

Nesse sentido, a Direção da ADERSIT sugeriu ao Conselho Estratégico a oportunidade em se proceder a um balanço sobre os impactos do respetivo Programa.

Assim, o Conselho Estratégico da ADFERSIT promoveu no dia 24 de Setembro uma Mesa Redonda na qual estiveram presentes as seguintes personalidades: **Eng. Vítor Domingos** – *Presidente do CA do Metropolitano de Lisboa*, **Prof. Tiago Farias** – *Presidente do CA da Carris*, **Dr.ª Ana Cristina Dourado** – *Administradora-delegada da Fertagus*, **Eng. Pedro Nuno Jesus** – *Representante da CP* e **Dr. Luís Cabaço Martins** – *Membro do CA do Grupo Barraqueiro e Presidente da ANTROP*, tendo a sessão sido moderada pelo **Eng. Paulo Marques** – *Vogal da Direção da ADFERSIT e Diretor da Cascais Próxima*.

O Programa de Apoio à Redução do Tarifária nos Transportes Públicos – PART – foi instituído no passado dia 4 de fevereiro através da publicação do Despacho n.º 1234-A/2019 ([ver – Anexo 1](#)). Com uma dotação prevista na Lei do Orçamento de Estado/2019 de 104 milhões de euros, visa financiar as Autoridades de Transporte para que estas promovam uma redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede, com o objetivo último de combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social.

A significativa redução das tarifas, com maior expressão nos sistemas de transporte metropolitanos de Lisboa e Porto, permitiu captar para o sistema muitos residentes que até aquele momento estavam fora do sistema de passes intermodais. A título de exemplo - embora os números não estejam devidamente consolidados - é quase certo que na AM de Lisboa entraram ou regressaram ao sistema mais de 200.000 utilizadores, número impressionante e que continua a aumentar com a criação dos “Passes Família”.

Assim, torna-se indiscutível que o PART veio ao encontro das soluções – há muito diagnosticadas e propostas pelos especialistas em transportes – para aumento da procura do Transporte Coletivo e inversão da enorme queda registada nos últimos anos, com enormes vantagens sociais para todos os que vivem nas áreas abrangidas pelo PART – Áreas Metropolitanas e Comunidades Intermunicipais (ver – Anexo 2) – nomeadamente para as famílias com menores recursos, para quem representou um contributo muito significativo para o aumento efetivo do seu rendimento, assumindo-se, assim, como a maior alteração tarifária das últimas décadas desde a criação do Passe Social em 1977.

Importa, igualmente, evidenciar a oportunidade do PART no que se refere ao compromisso de Portugal com a Agenda 2030, em particular, no que se refere a “proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos...”

Contudo, como tivemos oportunidade de referenciar no Comunicado anterior, a aplicação do PART trouxe consigo enormes desafios, havendo a necessidade de ser assegurada uma maior disponibilidade dos meios existentes ao nível dos diferentes modos de transporte, nomeadamente o ferroviário e o fluvial, de forma minimizar a desadequação da oferta face ao incremento da procura.

É por isso agora necessário e vital dar tempo e condições para que os operadores ajustem a sua oferta, quer na dimensão das suas frotas como dos recursos humanos necessários. Tarefa que os operadores só conseguirão cumprir caso os mecanismos de financiamento desta medida sejam claros, justos e inequívocos, pois só assim lhes será possível planear as novas aquisições de material circulante.

Foi unanimemente reconhecida a louvável atitude de confiança mútua, entusiasmo e determinação como este projeto foi aceite por todos os intervenientes.

Do debate efetuado foi possível consensualizar as seguintes conclusões:

- O PART foi considerado por todos os presentes um excelente incentivo para o aumento da procura, sendo unanimemente reconhecida a irreversibilidade desta medida;
- Embora sendo reconhecido o esforço e até alguma criatividade para ajustar a oferta no curto prazo, é indispensável iniciar de imediato de aquisição de novo material sob pena de se degradar a qualidade de serviço no médio prazo;
- Foi reconhecida a importância decisiva dos agrupamentos complementares de empresas OTLIS (na AML) e TIP (na AMP) em assegurar os desafios tecnológicos decorrentes do novo plano tarifário;

Comunicado

- No modo rodoviário, a aplicação do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) obrigará à realização de concursos para as futuras concessões, o que implicará, até sua conclusão, incerteza e um natural atraso na realização dos indispensáveis investimentos;
- É imperioso que sejam atempadamente cumpridas as regras relativas às compensações financeiras resultantes da aplicação do PART de modo a não comprometer a tesouraria dos operadores.

30 de Setembro de 2019

A Direção da ADFERSIT



Comunicado

ANEXO 1

Despacho n.º 1234-A/2019

Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos

No que diz respeito à análise dos resultados da modelação dos cenários há ainda que ter presente que esta apresenta algumas limitações, nomeadamente em termos da resolução dos dados de entrada das emissões ao nível da via, e que para várias medidas não foi contabilizado o potencial de redução, pelo que, caso estas venham a ser implementadas, a redução das concentrações associada a todas as medidas contempladas neste plano será um pouco superior aos resultados obtidos na modelação.

4 — Considerações finais

O diagnóstico das concentrações de poluentes atmosféricos, registadas na rede de monitorização da qualidade do ar da Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), no período compreendido entre 2011 e 2014, indicou para os poluentes particulados PM_{10} e NO_2 superações aos valores limite (VL) estabelecidos na legislação¹⁰ em vigor, em locais junto a vias de tráfego principais na aglomeração da Área Metropolitana de Lisboa Norte e, apenas para as partículas PM_{10} , superações ao VL diário junto a uma área industrial na Área Metropolitana de Lisboa Sul. Verificou-se, assim, que os problemas de poluição na RLVT estão associados às emissões de fontes como o tráfego rodoviário e, no caso da AML Sul, às emissões provenientes do setor industrial, com impactos numa área restrita.

À luz da legislação relativa à qualidade do ar ambiente, é imperativa a observância dos referidos VL, com a maior brevidade possível, sendo o prazo máximo definido para implementação das medidas propostas neste documento o ano de 2020.

Tendo em consideração as ultrapassagens identificadas aos valores limite de PM_{10} e NO_2 , no período 2011/2014, o conjunto de medidas preexistentes e de medidas propostas no presente Plano, que constituem o cenário projetado, uma vez implementadas, deverão ser suficientes para garantir o seu cumprimento.

Após a aprovação deste Plano, e de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro, o PMQA deverá ser concretizado sob a forma do respetivo Programa de Execução, contendo as medidas de execução obrigatória. Este PMQA elenca um conjunto de medidas adicionais possíveis mas que importa aprofundar, delimitando as tarefas que as compõem e identificando as entidades que deverão ser responsáveis pela prossecução das mesmas (determinadas em função da sua jurisdição em cada matéria específica). A proposta destas medidas é, nesta fase, uma abordagem preliminar pois poderá a listagem final de medidas a adotar, em sede do Programa de Execução, ir mais longe, no intuito de assegurar uma maior margem de cumprimento dos VL estabelecidos e, assim, uma melhor qualidade do ar ambiente para todos.

312032633

FINANÇAS E AMBIENTE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Gabinetes dos Secretários de Estado do Orçamento e Adjunto e da Mobilidade

Despacho n.º 1234-A/2019

Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos

O Governo assumiu em 2016, na COP 22 em Marraquexe, o objetivo de atingir a neutralidade carbónica até ao final da primeira metade deste século como sinal do seu compromisso e empenho no cumprimento do Acordo de Paris. Este compromisso implica uma alteração dos padrões de mobilidade da população com vista à redução de emissões nos transportes, sector que em Portugal contribui com 24 % do valor total de emissões de Gases com Efeito de Estufa.

Com efeito, o atual padrão de mobilidade nos grandes espaços urbanos portugueses, incluindo as áreas metropolitanas e as maiores cidades, assenta sobretudo na utilização de veículos privados em detrimento do transporte público. Esta realidade tem como consequência a geração de importantes externalidades negativas que afetam a competitividade dos territórios, para além de se constituírem como custos a prazo.

Por outro lado, constata-se uma escassez de financiamento do sistema de transporte público, o que conduz a tarifários cujo custo é, com frequência, proibitivo e gerador de exclusão social, nomeadamente nas áreas metropolitanas onde se observam as maiores desigualdades.

É neste enquadramento que a Lei do Orçamento do Estado para 2019 prevê o financiamento do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), que tem por objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social.

O PART visa atrair passageiros para o transporte público, apoiando as Autoridades de Transporte com uma verba anual, que lhes permita operar um criterioso ajustamento tarifário e da oferta, no quadro das competências que lhes são atribuídas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

O PART pretende ser uma ferramenta de coesão territorial, procurando um modelo de financiamento que garanta a equidade entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e o restante território nacional.

Nos termos do disposto no n.º 2, do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, o Secretário de Estado do Orçamento, ao abrigo da competência que lhe foi delegada pelo Ministro das Finanças, constante do Despacho n.º 7316/2017, de 4 de agosto, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 160, de 21 de agosto de 2017, e o Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, ao abrigo da competência que lhe foi delegada pelo Ministro do Ambiente e da Transição Energética, constante do Despacho n.º 11198/2018, de 19 de novembro de 2018, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 229, de 28 de novembro, determinam o seguinte:

1 — O Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) é um programa de financiamento das autoridades de transporte para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviço e a expansão da rede.

2 — A dotação prevista na Lei do Orçamento do Estado de 2019 para a execução do PART é de 104 milhões de euros.

3 — A distribuição do valor previsto no número anterior pelas áreas metropolitanas (AM) e pelas comunidades intermunicipais (CIM) é a apresentada na tabela do Anexo 1 do presente despacho, e tem em consideração o volume de pessoas que utiliza transportes públicos, ponderado pelo tempo médio de deslocação em transportes públicos, de acordo com os dados apurados nos Censos 2011, e por um fator de complexidade dos sistemas de transporte das áreas metropolitanas, sendo este de 1,9 para a Área Metropolitana de Lisboa e de 1,3 para a Área Metropolitana do Porto.

4 — O acesso ao financiamento do PART está sujeito a uma participação mínima dos municípios que integram as AM e CIM, a qual, em 2019 conforme previsto na LOE 2019, é de 2,5 % da verba que lhes for transferida pelo Estado, resultando nos valores constantes da tabela do Anexo 1 do presente despacho.

5 — Compete às AM e CIM proceder à repartição das dotações pelas autoridades de transporte existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração a oferta em lugares.km produzidos pelos serviços de transporte por estas geridos.

6 — Nos casos em que o sistema tarifário seja integrado entre operadores de diferentes autoridades de transporte, como é designadamente o caso das AM, a repartição das verbas referidas no número anterior deverá ser ajustada em conformidade com o modelo de integração tarifária.

7 — As autoridades de transporte contíguas podem, se assim o desejarem, articular-se no sentido de estender os apoios a serviços que abrangem os respetivos territórios.

8 — Das verbas alocadas a cada autoridade de transporte, uma parcela não inferior a 60 % destina-se a financiar ações de apoio à redução tarifária nos transportes públicos coletivos, devendo o valor remanescente ser aplicado no aumento da oferta de serviço e na extensão da rede.

9 — As verbas do PART destinadas a apoiar a redução tarifária não podem ser usadas para compensar descontos existentes à data de publicação do presente despacho, conferidos pelas autoridades de transporte ou operadores.

10 — As compensações financeiras referidas nos n.ºs 6 e 7 do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, podem ser suportadas pelas dotações do PART a partir de 1 de abril.

11 — Consideram-se como apoio à redução tarifária as ações que envolvam uma ou mais das seguintes tipologias:

- a) Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes;
- b) Apoio à redução tarifária ou à gratuitidade para grupos alvo específicos;
- c) Apoio à criação de «passes família»;
- d) Apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.

12 — A definição e implementação das ações de redução tarifária é da competência das respetivas autoridades de transportes de cada AM e CIM, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

13 — Até ao dia 15 de março de 2019 cada AM e CIM deverá remeter ao Fundo Ambiental o plano de aplicação das dotações do PART constantes da tabela do Anexo 1 do presente despacho, o qual deverá

conter a descrição das ações a implementar, bem como as respetivas estimativas de encargos.

14 — As dotações do Orçamento do Estado constantes da tabela do Anexo 1 do presente despacho são transferidas pelo Fundo Ambiental para as AM e CIM numa base trimestral, com a primeira transferência em abril de 2019, na condição do previsto no n.º 13 cumprir o previsto neste despacho e no artigo 234.º da LOE.

15 — A LOE de 2019 prevê que atualização anual do valor referido no n.º 2 tem como referência a inflação.

16 — Até ao dia 15 de fevereiro de 2020 cada AM e CIM deverá remeter para o Fundo Ambiental o relatório anual de execução do PART de 2019.

17 — O Fundo Ambiental deverá remeter os documentos referidos nos pontos 13 e 16 ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., o qual apresentará e tornará público até 30 de abril de 2020 um relatório nacional de avaliação do impacto do PART no sistema nacional de transportes públicos coletivos e de mobilidade.

18 — O relatório anual de execução referido no n.º 16 deverá conter, pelo menos:

a) Descrição dos sistemas tarifários existentes e das alterações implementadas;

b) Descrição das ações de apoio à redução tarifária implementadas;

c) Descrição de outras ações de aumento da oferta de serviço e de extensão da rede implementadas;

d) Verba despendida por cada ação implementada;

e) Percentagem da verba despendida total aplicada em ações de apoio à redução tarifária;

f) Vendas e receita total, por tipo de título de transporte disponibilizado;

g) Avaliação do impacto das ações implementadas nos serviços de transporte, nomeadamente em termos de volume de passageiros transportados.

19 — Cada AM e CIM deverá proceder ao reembolso das verbas não utilizadas nas atividades previstas, no prazo máximo de 30 dias após notificação do Fundo Ambiental para o efeito.

31 de janeiro de 2019. — O Secretário de Estado do Orçamento, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*. — O Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, *José Fernando Gomes Mendes*.

ANEXO 1

Distribuição das dotações do PART 2019

Região	População que utiliza transportes públicos (#)	Duração média dos movimentos pendulares em transportes públicos (min)	Fator de complexidade do sistema de transportes	Fator de distribuição	Dotação do Orçamento do Estado	Comparticipação mínima dos municípios das AM e CIM	Dotação total PART
CIM do Alto Minho	12.707	23,7	1,0	301.364	€ 587.772	€ 14.694	€ 602.466
CIM do Cávado	32.156	25,3	1,0	814.529	€ 1.588.631	€ 39.716	€ 1.628.347
CIM do Ave	30.448	22,8	1,0	693.168	€ 1.351.933	€ 33.798	€ 1.385.731
Área Metropolitana do Porto	177.578	33,5	1,3	7.733.023	€ 15.082.245	€ 377.056	€ 15.459.301
CIM do Alto Tâmega	4.476	23,3	1,0	104.284	€ 203.391	€ 5.085	€ 208.476
CIM do Tâmega e Sousa	32.819	28,3	1,0	927.884	€ 1.809.716	€ 45.243	€ 1.854.959
CIM do Douro	11.148	22,9	1,0	254.837	€ 497.027	€ 12.426	€ 509.452
CIM das Terras de Trás-os-Montes	3.689	23,9	1,0	88.016	€ 171.663	€ 4.292	€ 175.955
CIM do Oeste	22.446	29,7	1,0	666.024	€ 1.298.993	€ 32.475	€ 1.331.467
CIM da Região de Aveiro	18.826	28,8	1,0	541.403	€ 1.055.935	€ 26.398	€ 1.082.333
CIM da Região de Coimbra	30.684	29,1	1,0	892.625	€ 1.740.949	€ 43.524	€ 1.784.472
CIM da Região de Leiria	12.365	24,4	1,0	301.513	€ 588.061	€ 14.702	€ 602.762
CIM Viseu Dão Lafões	13.902	22,9	1,0	318.659	€ 621.502	€ 15.538	€ 637.040
CIM da Beira Baixa	3.441	25,8	1,0	88.671	€ 172.941	€ 4.324	€ 177.265
CIM do Médio Tejo	13.251	33,7	1,0	446.574	€ 870.984	€ 21.775	€ 892.759
CIM das Beiras e Serra da Estrela	10.837	23,5	1,0	254.658	€ 496.677	€ 12.417	€ 509.094
Área Metropolitana de Lisboa	464.531	42,4	1,9	37.435.395	€ 73.012.818	€ 1.825.320	€ 74.838.139
CIM do Alentejo Litoral	3.631	27,0	1,0	98.191	€ 191.508	€ 4.788	€ 196.296
CIM do Baixo Alentejo	5.142	24,5	1,0	126.197	€ 246.130	€ 6.153	€ 252.284
CIM da Lezíria do Tejo	14.594	36,5	1,0	533.104	€ 1.039.750	€ 25.994	€ 1.065.744
CIM do Alto Alentejo	3.911	24,0	1,0	94.043	€ 183.419	€ 4.585	€ 188.005
CIM do Alentejo Central	5.528	26,6	1,0	146.856	€ 286.424	€ 7.161	€ 293.585
CIM do Algarve	17.836	25,9	1,0	462.236	€ 901.530	€ 22.538	€ 924.068
Total	945.946	35,7	-	-	€ 104.000.000	€ 2.600.000	€ 106.600.000

$$D = A * B * C$$

$$E = [D / \sum D] * 104\,000\,000$$

$$F = E * 0,025$$

$$G = E + F$$

312030851

II SÉRIE



Depósito legal n.º 8815/85

ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750



Comunicado

ANEXO 2

AM - Áreas Metropolitanas

CIM - Comunidades Intermunicipais

AM - Áreas Metropolitanas CIM - Comunidades Intermunicipais

Área Metropolitana de Lisboa: 18 Municípios:

LISBOA | Alcochete | Almada | Amadora | Barreiro | Cascais | Loures | Mafra | Moita | Montijo | Odivelas | Oeiras | Palmela | Seixal | Sesimbra | Setúbal | Sintra | Vila Franca de Xira |

Área Metropolitana do Porto: 17 Municípios:

VILA NOVA DE GAIA | Arouca | Espinho | Gondomar | Maia | Matosinhos | Oliveira de Azeméis | Paredes | Porto | Póvoa de Varzim | Santa Maria da Feira | Santo Tirso | São João da Madeira | Trofa | Vale de Cambra | Valongo | Vila do Conde |

Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central: 14 Municípios:

REGUENGOS DE MONSARAZ | Alandroal | Arraiolos | Borba | Estremoz | Évora | Montemor-o-Novo | Mora | Mourão | Portel | Redondo | Vendas Novas | Viana do Alentejo | Vila Viçosa |

Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral: 5 Municípios:

ALCÁCER DO SAL | Grândola | Odemira | Santiago do Cacém | Sines |

Comunidade Intermunicipal do Algarve: 16 Municípios:

TAVIRA | Albufeira | Alcoutim | Aljezur | Castro Marim | Faro | Lagoa (Algarve) | Lagos | Loulé | Monchique | Olhão | Portimão | São Brás de Alportel | Silves | Vila do Bispo | Vila Real de Santo António |

Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo: 15 Municípios:

CAMPO MAIOR | Alter do Chão | Arronches | Avis | Castelo de Vide | Crato | Elvas | Fronteira | Gavião | Marvão | Monforte | Nisa | Ponte de Sor | Portalegre | Sousel |

Comunidade Intermunicipal Alto Tâmega: 6 Municípios:

BOTICAS | Chaves | Montalegre | Ribeira de Pena | Valpaços | Vila Pouca de Aguiar |

Comunidade Intermunicipal do Alto Minho: 10 Municípios:

VIANA DO CASTELO | Arcos de Valdevez | Caminha | Melgaço | Monção | Paredes de Coura | Ponte da Barca | Ponte de Lima | Valença | Vila Nova de Cerveira |

Comunidade Intermunicipal Ave: 8 Municípios:

FAFE | Cabeceiras de Basto | Guimarães | Mondim de Basto | Póvoa de Lanhoso | Vieira do Minho | Vila Nova de Famalicão | Vizela |

Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro: 11 Municípios:

AVEIRO | Águeda | Albergaria-a-Velha | Anadia | Estarreja | Ílhavo | Murtosa | Oliveira do Bairro | Ovar | Sever do Vouga | Vagos |

Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo: 13 Municípios:

MÉRTOLA | Aljustrel | Almodôvar | Alvito | Barrancos | Beja | Castro Verde | Cuba | Ferreira do Alentejo | Moura | Ourique | Serpa | Vidigueira |

Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa: 6 Municípios:

VILA VELHA DE RÓDÃO | Castelo Branco | Idanha-a-Nova | Oleiros | Penamacor | Proença-a-Nova |

Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela: 15 Municípios:

SEIA | Almeida | Belmonte | Celorico da Beira | Covilhã | Figueira de Castelo Rodrigo | Fornos de Algodres | Fundão | Gouveia | Guarda | Manteigas | Mêda | Pinhel | Sabugal | Trancoso |

Comunidade Intermunicipal do Cávado: 6 Municípios

BRAGA | Amares | Barcelos | Esposende | Terras de Bouro | Vila Verde |

Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra: 19 Municípios:

OLIVEIRA DO HOSPITAL | Arganil | Cantanhede | Coimbra | Condeixa-a-Nova | Figueira da Foz | Góis | Lousã | Mealhada | Mira | Miranda do Corvo | Montemor-o-Velho | Mortágua | Pampilhosa da Serra | Penacova | Penela | Soure | Tábua | Vila Nova de Poiares |

Comunidade Intermunicipal Viseu Dão Lafões: 14 Municípios:

CARREGAL DO SAL | Aguiar da Beira | Castro Daire | Mangualde | Nelas | Oliveira de Frades | Penalva do Castelo | Santa Comba Dão | São Pedro do Sul | Sátão | Tondela | Vila Nova de Paiva | Viseu | Vouzela |

Comunidade Intermunicipal do Douro: 19 Municípios:

SERNANCELHE | Alijó | Armamar | Carrazeda de Ansiães | Freixo de Espada à Cinta | Lamego | Mesão Frio | Moimenta da Beira | Murça | Penedono | Peso da Régua | Sabrosa | Santa Marta de Penaguião | São João da Pesqueira | Tabuaço | Tarouca | Torre de Moncorvo | Vila Nova de Foz Côa | Vila Real |

Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria: 10 Municípios:

LEIRIA | Alvaiázere | Ansião | Batalha | Castanheira de Pera | Figueiró dos Vinhos | Marinha Grande | Pedrógão Grande | Pombal | Porto de Mós |

Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo: 11 Municípios:

ALMEIRIM | Alpiarça | Azambuja | Benavente | Cartaxo | Chamusca | Coruche | Golegã | Rio Maior | Salvaterra de Magos | Santarém |

Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo: 13 Municípios

TOMAR | Abrantes | Alcanena | Constância | Entroncamento | Ferreira do Zêzere | Mação | Ourém | Sardoal | Sertã | Torres Novas | Vila de Rei | Vila Nova da Barquinha |

Comunidade Intermunicipal do Oeste: 12 Municípios:

ALENQUER | Alcobaça | Arruda dos Vinhos | Bombarral | Cadaval | Caldas da Rainha | Lourinhã | Nazaré | Óbidos | Peniche | Sobral de Monte Agraço | Torres Vedras |

Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa: 11 Municípios:

CINFÃES | Amarante | Baião | Castelo de Paiva | Celorico de Basto | Felgueiras | Lousada | Marco de Canaveses | Paços de Ferreira | Penafiel | Resende |

Comunidade Intermunicipal das Terras de Trás-os-Montes: 9 Municípios:

MIRANDA DO DOURO | Alfândega da Fé | Bragança | Macedo de Cavaleiros | Mirandela | Mogadouro | Vila Flor | Vimioso | Vinhais |

1º Município: O que exerce a Presidência da respectiva AM ou CIM