
Município de Alpiarça

Órgão: Assembleia Municipal

Ata N.º 2 /2024

14 de março de 2024

Assunto: Reunião Extraordinária da Assembleia Municipal

Início da reunião: 19h20m	Término da reunião: 20h40
----------------------------------	----------------------------------

Presidente:

Maria Regina Sardinheiro do Céu Furtado Ferreira

Secretários:

Alzira Maria Nunes da Cunha Marques Agostinho

Artur Fernandes Sanfona

Deputados:

1. Maria Regina Sardinheiro do Céu Furtado Ferreira (Partido Socialista) -----
2. Mário Fernando Atracado Pereira (Coligação Democrática Unitária) -----
3. Alzira Maria Nunes da Cunha Marques Agostinho (Partido Socialista) -----
4. João Pedro Antunes Osório (Coligação Democrática Unitária) -----
5. Inês Cardoso Ferreira (Partido Socialista) -----
6. Anabela Feliciano da Costa (Coligação Democrática Unitária) -----
7. Celestino Tomás Brasileiro (Coligação Democrática Unitária) -----
8. Rita Nobre da Costa (TPA – Todos por Alpiarça) -----

9. Paulo Jorge Bento (Partido Socialista) -----
10. Marta Sofia de Oliveira Piscalho (Partido Socialista) -----
11. Ana Rodrigues d'Almeida (Coligação Democrática Unitária) -----
12. Artur Fernandes Sanfona (Partido Socialista) -----
13. Ana Rita Fernandes (Coligação Democrática Unitária) -----
14. Miguel Ângelo Félix Miranda (Coligação Democrática Unitária) -----
15. Jorge Manuel Pereira da Costa (Representante da Junta de Freguesia) -----

Executivo Municipal:

Sónia Isabel Fernandes Sanfona Cruz Mendes

Ana Margarida Vences Rosa do Céu

Jorge Manuel Claudino de Freitas

João Pedro Costa Arraiolos

Fernanda Precaté Amorim Cardigo

--- **A Ordem do Dia foi a seguinte:** -----

--- **Ponto 01 – Criação de Empresa Intermunicipal - Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo EIM SA em conformidade com o disposto na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto (RJAEL). Para deliberação.** -----

--- **Ponto 02 – Aquisição do Terminal Rodoviário de Santarém pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), com Contração de Empréstimo Bancário e Confirmação do Critério para Efeitos de Responsabilidade Indireta, em Respeito pelo Artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro. Para deliberação.** -----

--- A sessão foi aberta pela senhora Presidente da Assembleia Municipal (AM) eram dezanove horas e vinte minutos. -----

--- A senhora Presidente da AM começou por dar nota dos pedidos de substituição apresentados por membros da Assembleia, sendo que o senhor Deputado Abel Ferreira Melro Pedro foi substituído pela senhora Deputada Inês Ferreira. Registou-se a ausência da senhora Deputada Rita Conim, não tendo sido substituída. -----

--- **PERÍODO DE INTERVENÇÃO DO PÚBLICO** -----

--- A senhora Presidente da Assembleia Municipal deu início ao primeiro período de intervenção do público. Não se registaram intervenções neste período. -----

--- **ORDEM DO DIA** -----

--- Ponto 01 – Criação de Empresa Intermunicipal – Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo EIM SA em conformidade com o disposto na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto (RJAEL). Para deliberação. -----

--- A senhora Presidente da Assembleia Municipal introduziu este ponto, passando a palavra à senhora Presidente da Câmara para apresentação do mesmo, que começou por explicar ser esta uma sessão extraordinária da Assembleia Municipal que foi articulada com os restantes Municípios que integram a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, no sentido de, até um prazo máximo, todos os Municípios terem este processo aprovado, de modo a que o mesmo possa avançar. Relativamente à proposta em apreço, esta visa a constituição de uma empresa intermunicipal responsável pela exploração do serviço público de transporte de passageiros nos onze Municípios da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo. Chamando a atenção para o histórico desta intenção, recordou que, em 2007, foi aprovado o diploma europeu que despoleta este processo relativamente às concessões dos serviços públicos de transportes rodoviários e ferroviários de passageiros, com o Regulamento 1370, publicado nesse ano, e que determina que até 3 de dezembro de 2019 todos os transportes terrestres da União Europeia têm que ser submetidos a procedimento concursal e/ou devidamente enquadrados em contrato de serviço público. Em 2015 foi aprovado o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, através da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que transpõe as normas europeias para a Legislação nacional e definiu como autoridades de transporte os Municípios e entidades intermunicipais, possibilitando a partilha e a delegação de competências entre autoridades de transporte. Este diploma define, igualmente, os modos de exploração do serviço de transportes públicos, que pode ser feito através de um operador interno, de uma prestação de serviços ou de uma concessão. Em 2016, a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo iniciou o processo de capacitação, tendo sido realizado o levantamento da oferta e procura de transporte público e o grau de cumprimento dos níveis mínimos de serviços previstos no regulamento. Já em 2017, a Comunidade Intermunicipal assumiu competências como autoridade de transportes, tendo sido assinados os contratos interadministrativos de delegação de competências com os Municípios e emitidas as autorizações provisórias para as carreiras de transporte público que já se encontravam em operação. Em 2018 iniciou-se a preparação das peças do concurso público internacional, sendo que a primeira opção da Comunidade Intermunicipal passou por tentar obter uma proposta para um modelo de concessão. Ou seja, a prioridade seria encontrar, através de concurso público internacional, um operador privado ao qual se concessionasse o serviço de transportes públicos, com o objetivo de o continuar a desenvolver. Em 2019 ficou concluído o caderno de encargos do referido concurso público internacional, sendo que a rede e a frota colocadas a concurso eram equivalentes às existentes no território, com um ajuste de 2,9% em termos de quilómetros, para cumprir os níveis mínimos de serviços. Os requisitos para a frota, no âmbito deste concurso, eram relativamente pouco exigentes, uma vez que os veículos teriam uma média de dezasseis anos de idade, sendo a média máxima de vinte anos. Também em 2019 entrou em vigor o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART),

implementado com uma estrutura de 30% de comparticipação no transporte ferroviário, 35% no transporte rodoviário, e o acesso ao passe Navegante da Área Metropolitana de Lisboa, desde a Azambuja, por um valor de 40,50€. Em 2020, foi finalmente lançado o concurso público internacional, após a resolução de todos os processos pendentes, sendo que o prazo inicial determinado no caderno de encargos era de sessenta dias para apresentação de propostas. Em março de 2020, o início da pandemia de Covid-19 trouxe um significativo impacto na procura e na operação das empresas de transporte público. Por conseguinte, foi implementado um procedimento de compensação aos operadores de transportes por quebra de receitas, que se mantém em vigor, e o prazo para apresentação de propostas no âmbito do procedimento concursal lançado foi sendo sucessivamente adiado, tendo o mesmo sido concluído em 2021, ficando deserto. Consequentemente, tornou-se necessário proceder à extensão da validade das autorizações provisórias, até dezembro de 2023. Nessa altura, a Rodoviária do Tejo impugnou um conjunto de concursos, alegando que os mesmos não garantiam um lucro razoável, sendo que as comunidades intermunicipais queriam que as empresas privadas assumissem uma parte dos prejuízos, os quais, porém, se mostraram extremamente avultados em consequência da quebra de procura e de realização de receitas durante a pandemia. Em 2022, foi realizado o estudo económico e financeiro para a validação de três cenários de exploração, a saber, a concessão, a prestação de serviços e a criação de um operador interno, tendo este estudo concluído que este último cenário seria aquele que apresentaria mais vantagens económicas. Ainda em 2022, foi iniciado o estudo de viabilidade económico-financeira visando a constituição de uma empresa intermunicipal de transportes, sendo executado o primeiro esboço para os respetivos estatutos. Este estudo foi concluído em 2023, tendo demonstrado a viabilidade da internalização da operação de serviço público de transporte de passageiros. Nessa sequência, foram aprovados os estatutos da empresa, a minuta do contrato de serviço público entre a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo e a futura empresa intermunicipal, e foi solicitado parecer prévio à autoridade de transportes para o contrato de serviço público, que possibilitou prorrogar as autorizações provisórias da rede atual até à efetiva constituição da empresa. Em fevereiro de 2024, a AMT emitiu parecer prévio vinculativo positivo à minuta do contrato de serviço público entre a Comunidade Intermunicipal e a empresa. Sobre a empresa intermunicipal propriamente dita, a Senhora Presidente informou que esta se chamará Transportes Lezíria do Tejo – Empresa Intermunicipal, terá 100% de capital público, e um capital social de 2.100.000€, dividido em um milhão e cinquenta mil ações valorizadas em 2€ cada. A empresa terá como órgãos sociais a Assembleia Geral, o Conselho de Administração e o Fiscal único, sendo o Conselho de Administração composto por três membros não remunerados, e a Mesa da Assembleia Geral constituída por um presidente e um secretário. A fiscalização da sociedade competirá a um fiscal único, revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas. Em termos de deliberações da Assembleia Geral, 51% dos votos serão necessários para eleger os membros dos órgãos sociais e da Mesa da Assembleia Geral, para autorizar a aquisição ou alienação de imóveis de valor igual ou superior a 50.000€.

para deliberar sobre as remunerações dos membros dos órgãos sociais por proposta do Conselho de Administração e para deliberar sobre a constituição de fundo de reserva, sendo que mais de dois terços dos votos são indispensáveis para deliberar sobre quaisquer alterações estatutárias e eventuais aumentos de capital. Prestou informação acerca de alguns elementos constantes dos estatutos da empresa intermunicipal, ressaltando que se irá manter, integralmente, a oferta atual de transportes públicos. Deu nota de que a empresa irá contrair um empréstimo de longo prazo de 5.500.000€, e um empréstimo de curto prazo no valor de 2.500.000€. No que diz respeito à repartição do capital social, a mesma é calculada em função da dimensão dos Municípios em termos de população, sendo que para Alpiarça corresponde a uma verba total de 88.719€, dividida equitativamente pelos dois anos de constituição do capital social. Relativamente a receitas, para 2025 estimou-se uma receita total do serviço público de 8.470.000€, provenientes da bilheteira, passes de comunidade, passes da CIM, PART, IMT e afins, com as atividades acessórias a render uma receita previsível de cerca de 1.850.000€, nomeadamente em termos de serviços ocasionais de transportes e aluguer de veículos. Clarificou que a margem de lucro que a empresa venha a obter será aplicada no serviço público, não havendo lugar à distribuição de dividendos pelos acionistas. A empresa propõe-se adquirir uma frota composta por cento e quarenta e seis viaturas, com uma média de onze anos de idade, num investimento global de cerca de 8.185.000€, prevendo-se a sua renovação gradual a partir de 2030. Outros investimentos previstos incluem a implementação de um sistema de bilhética e de apoio à exploração, aquisição de *hardware*, *software* e servidores, e equipamentos para oficinas e escritórios, num total de cerca de 1.500.000€. No respeitante a recursos humanos, está prevista a contratação de cento e oitenta e três funcionários – três elementos para a Direção, cento e quarenta e oito motoristas, sete de escalamento, treze para manutenção, quatro fiscais e oito colaboradores para funções administrativas e de apoio, com um encargo anual estimado em cerca de 5.100.000€, dos quais 4.400.000€ dizem respeito ao serviço público, e o restante montante a outros serviços ocasionais, contribuições, seguros e formação. Os custos operacionais, somando-se todas as parcelas, ascenderão a 7.972.305€, o que equivale a um custo médio por quilómetro de 1,74€. Em relação aos resultados do serviço público previstos para 2025, a perspetiva de custos é de 9.600.000€, com 6.597.000€ de receita tarifária, e 1.959.000€ de compensações de redução tarifária, com um resultado negativo de cerca de 1.102.000€, sendo que contabilizadas as atividades acessórias, este resultado negativo baixa para os 434.675€ no primeiro ano, tornando-se necessário introduzir um subsídio à exploração de igual valor, o qual será integralmente coberto por fundos públicos, quer no plano do PART, quer no financiamento do Estado. Referiu que nos primeiros sete anos de operação será necessário subsidiar a exploração em 1.380.000€, com verbas do Estado. Em termos comparativos, realçou que os operadores atuais pediram um subsídio à exploração de 1.200.000€ só para 2023, sendo que para o ano de 2024 este subsídio iria previsivelmente rondar os 2.000.000€. Manifestou ser plena convicção da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo que a internalização deste serviço público de transportes através de

operador interno é a melhor solução, aquela que irá melhorar o serviço e melhor defender o interesse público, minimizando o risco de conflitos futuros. Acrescentou que o estudo de viabilidade económica e financeira é prudente no que diz respeito à captação de receitas e apresenta uma taxa interna de retorno acionista de 4,76% e uma taxa interna de retorno de projeto de 10,19%, rentabilidade que será reinvestida na empresa. Para efeitos do Tribunal de Contas, o valor do contrato para quinze anos de operação é de 172.861.572€. Explicou que serão os Municípios os responsáveis pela definição dos trajetos e das prioridades relativamente ao estabelecimento de eventuais novas carreiras ou circuitos, um fator que também contribui sobremaneira para a confiança de que é este o modelo que melhor defende os interesses da comunidade e que melhor resposta providencia às necessidades no capítulo do transporte público. Concluiu a sua intervenção, colocando-se à inteira disposição da Assembleia para esclarecer qualquer dúvida pertinente. --

--- Concluída a apresentação, foi dada a palavra ao senhor Deputado Mário Pereira que, tendo acompanhado este processo numa fase inicial da sua implementação, indicou que a ideia prevalecente seria a de que a intenção última de criação de uma empresa intermunicipal de transportes serviria, acima de tudo, como elemento de pressão sobre os atuais operadores, sendo que na altura não parecia provável ou expectável que a empresa viesse efetivamente a ser constituída. Com efeito, a intenção seria pugnar pela melhoria do serviço público, introduzindo no programa do concurso um conjunto de elementos que iriam proporcionar uma maior cobertura de serviço, chegando às populações mais remotas e menos densamente povoadas da Comunidade Intermunicipal, com mais carreiras, e visando atingir a médio e longo prazo uma redução tarifária, aproveitando a abertura do PART. Gorada a expectativa de que a Rodoviária do Tejo e a Ribatejana pudessem acompanhar estas intenções, e não sendo possível regressar a um modelo de exploração pública rodoviária nacional, como já existiu no passado – com alguns problemas, mas que assegurava uma ampla cobertura e criava uma oferta muito superior à existente ao longo do território nacional – a alternativa mais viável passa por avançar para a constituição de uma empresa intermunicipal para a prestação deste serviço público, com todos os naturais riscos implicados neste processo. A este respeito, frisou que se coloca uma grande responsabilidade sobre os Municípios da Lezíria do Tejo, sobre todos os eleitos e sobre aqueles que assumirão responsabilidades na gestão desta empresa, sendo este um caminho, porém, que deverá ser encarado com coragem e sem grandes hesitações, em busca das melhores soluções para as populações. Não deixando de elogiar o trabalho levado a cabo na elaboração do estudo de viabilidade económica e financeira, aconselhou alguma cautela, alertando para a circunstância de, por vezes, estes estudos apresentarem os resultados mais vantajosos para aqueles que os solicitam, o que só incrementa a responsabilidade de quem vier a gerir os destinos desta empresa intermunicipal, com competências delegadas pelos Municípios e pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, naquilo que será o imperativo de fazer a atividade desta empresa corresponder a estes números, sem sobrecarregar os utentes. Em relação ao modelo das deliberações a serem tomadas pelos órgãos sociais, questionou se a cada Município integrante caberá um

voto, ou se será de acordo com a sua participação no capital social, à semelhança do que acontece com a Águas do Ribatejo. Assinalando a exigência e os desafios no cumprimento daquilo que se encontra plasmado no estudo de viabilidade económica e financeira, argumentou que um dos objetivos será, a curto e médio prazo, avançar-se para um aumento da oferta em termos de serviço de transporte público, pelo que indagou se existe desde já uma expectativa de aumentar o número de percursos e área coberta, com ligações dentro da própria comunidade intermunicipal, ao Médio Tejo e Grande Lisboa e , eventualmente, ao Oeste e Alentejo. Relativamente ao subsídio à exploração com recurso a fundos do Estado, revelou ter ideia de que este subsídio seria muito limitado no tempo, e de acordo com uma necessidade de resposta a situações extraordinárias, devidamente justificadas, como aconteceu durante a pandemia de Covid-19, não podendo o mesmo ser mantido ao longo de vários anos. Também perguntou de onde se originarão as verbas para este subsídio à exploração, se do PART, do Fundo Ambiental, ou de uma qualquer outra fonte. No que diz respeito aos trabalhadores a contratar, questionou se o número avançado corresponde efetivamente à cobertura integral das necessidades do território e qual o plano que a empresa intermunicipal terá para, eventualmente, fazer face à dificuldade de resposta do mercado em termos de contratação de motoristas. Por fim, perguntou se está prevista alguma modalidade de transição ou de mobilidade dos trabalhadores interessados entre as empresas privadas, no caso de deixarem de prestar este serviço público na região e a empresa intermunicipal a ser constituída, sem perda de direitos ou regalias. -----

---Em seguida, interveio o senhor deputado João Osório, que reforçou esta última questão colocada pelo deputado Mário Pereira, perguntando se estava previsto um modelo ou mecanismo de transição de trabalhadores entre as empresas privadas e a empresa intermunicipal a constituir, acautelando-se todos os direitos dos trabalhadores, incluindo a contabilização integral do tempo de serviço. Vincou a responsabilidade acrescida que uma empresa de prestação de serviços públicos detém, no que concerne a estabelecer um exemplo de boas práticas nesta vertente de integração e defesa dos direitos dos trabalhadores, além de assegurar a prestação de um serviço de qualidade à comunidade. Depois, suscitou algumas dúvidas em relação à dimensão do investimento previsto para a aquisição da frota da empresa intermunicipal, com números que aparentam ser demasiado otimistas para o que são os preços atualmente praticados no mercado. Aproveitou para perguntar qual o prazo previsto para a entrega das viaturas a adquirir. Seguidamente, salientou a importância da abrangência da oferta e da qualidade deste serviço público prestado às populações, acrescentando que, tendo em consideração os níveis de exigência, a empresa intermunicipal terá de ser ambiciosa e arrojada, com a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo a ser pioneira, no contexto nacional, num projeto deste âmbito. Partindo-se do princípio, porém, de que os lucros gerados serão reinvestidos na própria empresa intermunicipal, estarão à partida reunidas as condições para garantir a sua sustentabilidade e crescimento, com isso oferecendo um melhor serviço e reduzindo os custos às populações, sublinhando uma vez mais que estes deverão ser os objetivos primordiais desta empresa. Por

fim, e relativamente à participação de cada Município naquilo que será a dívida a contrair por parte da empresa intermunicipal, questionou se foi devidamente acautelada a circunstância em que se encontra o Município do Cartaxo, legalmente impedido de recorrer a empréstimos bancários e condicionado na sua capacidade de investimento, eventualmente através de uma redistribuição do capital social, mediante um princípio de solidariedade para com este Município. -----

---Pedi a palavra a senhora deputada Anabela Costa que, declarando-se a favor de uma verdadeira rede pública de transportes, lamentou que os sucessivos Governos não tenham apostado fortemente nessa área. Estando em causa a constituição de uma empresa intermunicipal para prestação deste serviço público à comunidade, e analisado o estudo de viabilidade económica e financeira, questionou se os valores calculados em termos de previsão de encargos com recursos humanos – numa média de 1.951€ por trabalhador – não serão demasiado baixos, argumentando que uma perspetiva demasiado otimista neste estudo, nesta e noutras vertentes, poderá eventualmente conduzir a resultados negativos de maior expressão do que aquela que se perspetiva. Neste contexto, sublinhou os riscos de se apresentar um plano que não seja estritamente rigoroso nos números, apenas com o objetivo de garantir a aprovação desta proposta por todos os Municípios envolvidos. -----

---Para resposta às questões colocadas, foi dada a palavra à senhora Presidente da Câmara que começou por assinalar que, apesar de tudo, o país já conheceu vários modelos de exploração dos transportes públicos ao longo do tempo, sendo que os sucessivos Governos, de uma forma mais ou menos premente, têm vindo a preocupar-se com esta matéria, sobretudo nos últimos anos, em que inclusivamente foi criado o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), além de um conjunto de substanciais incentivos que facilitam a mobilidade e que melhoram sobremaneira as condições de acesso ao transporte público. No entanto, é amplamente sabido e reconhecido que, na rede de transportes públicos para o interior do país, ainda subsistem graves lacunas, apesar dos critérios cada vez mais exigentes definidos pelas diretivas europeias e pela Legislação vigente, que estabelecem a obrigatoriedade de assegurar transporte público em aglomerados com um mínimo de quarenta habitantes. Não descurando aqueles que eram os méritos de uma rede nacional de transportes, de acordo com o modelo praticado no passado, salientou a capacidade atual dos territórios em estabelecer outros percursos e circuitos, chegando a populações que anteriormente não eram abrangidas pela Rodoviária Nacional, beneficiando sobremaneira a responsabilidade pública pelo serviço prestado, neste caso, do fator proximidade, que permite identificar e delinear com maior assertividade as principais carências das populações em termos de transporte público, já para não falar numa ação exclusivamente direcionada para a qualidade do serviço e a satisfação cabal destas necessidades, e não vocacionada para a obtenção de lucro, como naturalmente acontece no caso das entidades privadas. Em relação aos riscos envolvidos nesta operação, explanou que estes se refletem particularmente em duas vertentes distintas: a primeira, o risco associado à operação num setor em que não é tradicional os

Municípios operarem e a segunda, o risco de abrir uma frente de conflito com os operadores privados, que continuarão no mercado e certamente não terão interesse em que este projeto seja bem-sucedido, pela perda de uma quota do mercado, que poderá ser mais abrangente à medida que um eventual modelo de sucesso seja replicado por outras comunidades intermunicipais. Vincou que, se é preciso coragem para enfrentar estes riscos, também é necessário focar a determinação na prossecução do objetivo transversal de prestar um melhor serviço às populações numa área verdadeiramente estruturante. Depois, argumentou que o que o deputado Mário Pereira referiu se aplica mais aos pareceres do que a estudos, os quais, se forem elaborados com rigor, apresentam resultados fiáveis. Neste caso em concreto, destacou a circunstância de o estudo de viabilidade económica e financeira ter sido realizado por uma entidade independente, sem qualquer interesse objetivo neste processo, apresentando resultados – nos vários pressupostos em que está assente, como o fator tempo, os critérios de procura e de receita, atualizações com base na taxa de inflação, entre outros – francamente mais positivos do que aqueles que subjazem ao serviço atualmente prestado. Na questão referente a votos e deliberações, explicou que será implementado um modelo em tudo similar ao já praticado no seio da Águas do Ribatejo, tendo por base o equilíbrio e a solidariedade institucional entre todos os Municípios que integrarão este consórcio. Relativamente à expectativa do alargamento de carreiras e circuitos, referiu ser algo que a empresa intermunicipal terá que ir avaliando a cada momento, sendo que a sua constituição terá de ter por base os valores referenciais presentes no estudo de viabilidade económica e financeira. Respondendo ao deputado João Osório, relativamente aos subsídios à exploração com recurso a fundos do Estado, explicou ser este um mecanismo que consta da perspetiva de funcionamento do PART e de um conjunto de outras fontes de financiamento, entre as quais o Fundo Ambiental, estando previsto que o mesmo seja necessário durante os primeiros sete anos de operação, nos quais o estudo de viabilidade económica e financeira indica que a empresa intermunicipal não terá lucro. Mais explicou que este subsídio à exploração, num total de 1.380.000€ para sete anos, não será equitativamente distribuído por este período, mas tenderá a reduzir a zero no sétimo ano de operação da empresa. Neste capítulo, salientou ser importante para os Municípios que, nesta fase, a sua única responsabilidade financeira efetiva se prenda com a criação do capital social da empresa, com as várias fontes de financiamento da empresa intermunicipal, para além da natural geração de receitas próprias, a estarem devidamente elencadas no novo quadro comunitário Portugal 2030, em matéria de transportes. No referente a recursos humanos, clarificou que a massa salarial foi calculada com base nos vencimentos atualmente praticados pelos operadores privados, com uma majoração na ordem dos 3,1%. Mais explicou que os operadores privados que atualmente prestam serviço neste território não deixarão de existir, pelo que não está previsto nenhum mecanismo de transição de trabalhadores para a empresa intermunicipal, não deixando de ser pertinente, porém, a adoção de medidas que, eventualmente, possam tornar a integração na esfera desta empresa mais atrativa para estes profissionais. Em relação à frota, esclareceu que a maior parte das viaturas a adquirir não serão novas, sendo

que os valores apresentados têm por base uma consulta efetuada ao mercado, sendo certo que a aquisição de uma grande quantidade de veículos viabiliza preços mais competitivos. Por fim, relativamente à situação em que se encontra o Município do Cartaxo, declarou que, num princípio de solidariedade institucional, não faria sentido deixar de fora desta empresa intermunicipal um dos Municípios da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, prejudicando assim a sua população. Por conseguinte, está desde já definido que os restantes Municípios irão assumir de forma percentual a responsabilidade que caberia ao Município do Cartaxo, até este ter novamente condições para repor esse montante e estar assim em igualdade de circunstâncias com os outros Municípios. -----

---O senhor deputado Mário Pereira esclareceu que a questão colocada relativamente à situação do Município do Cartaxo tinha por objetivo aferir quais os tipos de mecanismos de solidariedade que seriam implementados neste caso, mediante a mobilização dos restantes Municípios, além de expor uma situação que não é justa, fazendo depender da situação económica e financeira de um determinado Município o serviço público prestado à respetiva população. Por conseguinte, defendeu que deveriam existir outro tipo de mecanismos a que o Município do Cartaxo, neste caso específico, pudesse recorrer, de modo a poder cumprir integralmente com as suas responsabilidades, em igualdade de circunstâncias com os outros Municípios, sem depender da boa vontade e solidariedade destes. Em relação às carreiras, questionou se é propositada a circunstância de o circuito criado pelo anterior Executivo, servindo o Frade de Cima e o Frade de Baixo e de ligação à Escola EB 2/3 e Secundária José Relvas, ter percursos distintos na ida e na volta. -----

---Para resposta, tomou a palavra a senhora Presidente da Câmara, assegurando que as carreiras se manterão, nesta fase, exatamente iguais às que hoje existem. Acrescentou que, a nível interno da Câmara Municipal, foi efetuada a identificação de algumas necessidades pontuais que serão eventualmente supridas, as quais não pressupõem uma alteração significativa aos percursos existentes, mas tão somente a adição de algumas paragens ou pequenos desvios. Por fim, respondeu afirmativamente a uma interpelação do deputado João Osório em relação à manutenção do circuito que passa pelo cemitério. -----

--- **Deliberação:** Posta a votação, a proposta foi aprovada por unanimidade. -----

--- **Ponto 02 – Aquisição do Terminal Rodoviário de Santarém pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), com Contração de Empréstimo Bancário e Confirmação do Critério para Efeitos de Responsabilidade Indireta, em Respeito pelo Artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro. Para deliberação.** -----

--- Para apresentação deste ponto da ordem de trabalhos, foi dada a palavra à senhora Presidente da Câmara, que explicou que a presente deliberação tem relação com a anterior, visto estar em causa a aquisição do terminal rodoviário que ficará ao serviço da empresa intermunicipal de transportes, tendo como principais vantagens a sua localização estratégica, em zona central e acessível, o preço de aquisição, inferior ao valor

da avaliação imobiliária, e a componente financeira, sendo o custo estimado de 3.000.000€ substancialmente mais reduzido do que o que teria de ser despendido na construção de um novo terminal. Acrescentou que este custo será assumido, não de forma direta por parte de cada um dos Municípios, mas com recurso à respetiva capacidade de endividamento, em função da participação no capital social, cabendo ao Município de Alpiarça um montante de 189.446,33€, correspondendo a 6,32% de imputação. Referiu que este terminal não servirá apenas para o estacionamento de viaturas, mas terá também instalações para oficinas e serviços administrativos, além de uma zona comercial que continuará a ser explorada, com perspectivas de retorno financeiro. -----

--- Usou da palavra o senhor Deputado João Osório que, alegando que os Municípios foram, de certa forma, empurrados para esta situação por força do processo de descentralização de competências, argumentou que o Estado Central deveria ser igualmente responsável por comparticipar as despesas relacionadas com a criação destas empresas intermunicipais e aquisição de instalações e equipamentos imprescindíveis ao seu normal funcionamento, em especial quando se registem circunstâncias similares à do Município do Cartaxo, atualmente sem capacidade de endividamento e de investimento, situação que poderá inviabilizar que outras comunidades intermunicipais adotem estas mesmas soluções. -----

--- Interveio também o senhor deputado Mário Pereira que revelou ter memória que uma solução inicialmente ponderada passava pela construção de um terminal de raiz no antigo campo da feira de Santarém, sendo que posteriormente houve por parte da Câmara Municipal de Santarém alguma dificuldade na implementação desta solução a nível local, quer por eventualmente terem outra utilidade funcional a conferir a este espaço, quer por entenderem que o terminal já existente tinha uma vantagem em termos de centralidade, com o processo ora a evoluir exatamente neste sentido. -----

--- **Deliberação:** Posta a votação, a proposta foi aprovada por unanimidade. -----

--- PERÍODO DO PÚBLICO -----

--- Terminada a Ordem do Dia, a senhora Presidente da Assembleia Municipal deu início ao segundo período destinado à intervenção do público. Não se registaram pedidos de intervenção neste período. -----

--- ENCERRAMENTO DA REUNIÃO -----

--- A senhora Presidente da Assembleia Municipal deu a palavra à senhora deputada Alzira Agostinho para leitura da minuta da ata, a qual foi posteriormente colocada à discussão e votação, tendo sido aprovada por unanimidade. -----

--- Nada mais havendo a tratar, foi a sessão encerrada pela senhora Presidente da Assembleia Municipal de Alpiarça, eram vinte horas e quarenta minutos, do dia 14 de março de 2024. -----

---- Para constar, se lavrou a presente ata que vai ser assinada pelos membros da Mesa da Assembleia Municipal. -----

--- Presidente da Mesa Maria Regina Sardinheiro do Céu Furtado Ferreira _____

--- 1ª Secretária Alzira Maria Nunes da Cunha Marques Agostinho _____

--- 2º Secretário Artur Jorge Fernandes Sanfona _____

Alpiarça, aos catorze dias do mês de março do ano de dois mil e vinte e quatro. -----

A Presidente da Assembleia Municipal _____

1.ª Secretária _____

2.º Secretário _____