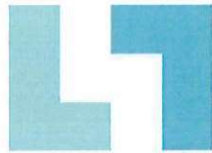


F. Gaspar
al.



LEZÍRIA DO TEJO
comunidade
intermunicipal

Assembleia Intermunicipal

Mandato 2021-2025

Sessão n.º 07

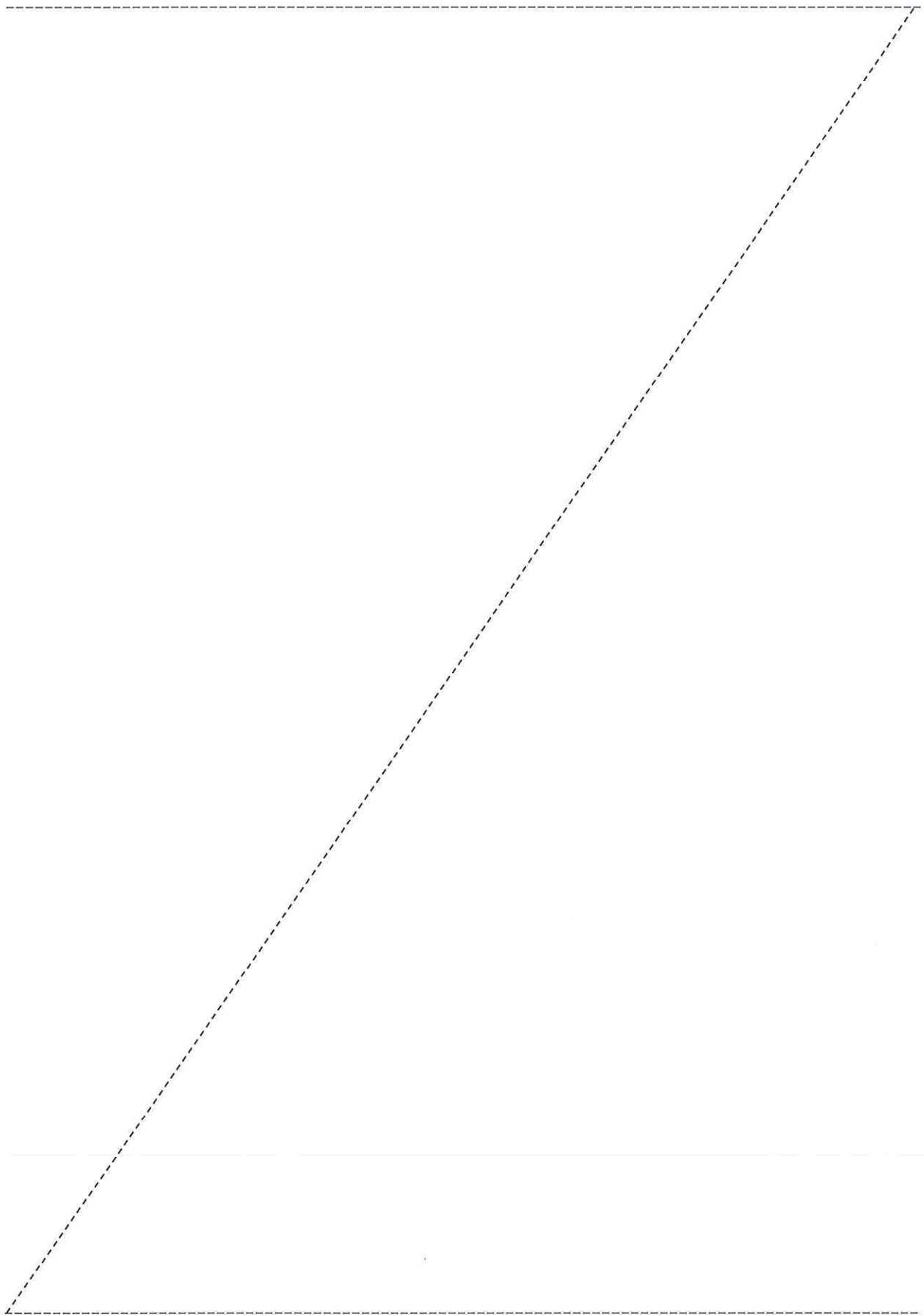
08 de abril de 2024

Sessão Ordinária

Início da sessão
21h20 horas

Términus da sessão
22h30 horas

Presidente da Mesa: Francisco Caneira Madelino
Vice-Presidente da Mesa: Francisco Artur Gomes Gaspar
Secretário da Mesa: Maria de Fátima Coelho Sousa Gregório



Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

ATA N.º 07

--- Aos oito dias do mês de abril do ano de dois mil e vinte e quatro, no Páteo Valverde, em Azambuja, nos termos do estabelecido no artigo 3.º da Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, reuniu-se a Assembleia Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), na sequência de Convocatória efetuada ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 86.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e de acordo com a Ordem do Dia, antecipadamente divulgada junto de todos os seus Deputados. Depois de verificar o quórum, o Senhor Presidente deu início à Sessão Ordinária da Assembleia Intermunicipal da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, pelas vinte e uma horas e vinte minutos.-----

--- Estiveram presentes os seguintes membros da Assembleia Intermunicipal da Comunidade da Lezíria do Tejo: Eurico Manuel Lopes Henriques, Gustavo Gaudêncio da Costa, Helena Maria Martinho Lopes Cláudio, Sónia Isabel Campos da Silva Colaço, Maria Regina Sardinheiro do Céu Furtado Ferreira, João Pedro Antunes Osório, Vera Lúcia Raimundo Braz dos Santos, António José da Fonseca Nobre, Nelson Caetano Rodrigues, Armando Jorge Adrião Calixto, Ricardo Alexandre Frade de Oliveira, António José Rabaça Silva Ribeiro, Mário Rui Filipe Santos, Sérgio Pedro Mendes Mesquita Lopes, Augusto Gonçalves Parreira, Pedro Miguel Martins Braz, Rui Miguel Oliveira da Cruz, Berta Alexandra Teixeira Lopes, André Filipe Galvão Charrua (em substituição de Mara Lúcia Lagriminha Coelho), Francisco Artur Gomes Gaspar, Maria da Conceição Afonso Contente, Daniel Teodoro Catarino Romão, Filipe Montez Coelho Madeira, Sofia Alexandra Aleixo Marquês da Cruz Cardoso, Carlos Jorge Coelho Neto, Francisco Caneira Madelino, Nuno Mário da Fonseca Oliveira Antão, Maria de Fátima Coelho Sousa Gregório, António Pina Ferreira Campos Braz (em substituição de Rui Pedro de Sousa Barreiro), Alfredo José Carvalho Henriques da Silva, Carla Patrícia Lopes Neto, Luís Manuel da Graça Batista e Filipe Frade Brígida.-----

--- Faltaram à sessão Mário Jorge Campos Pereira, José Augusto Santos de Jesus, Maria De La Salette Da Conceição Marques Cêra, Luís Alberto Ferreira, Tiago Filipe Francisco Santos, Nuno Miguel Ferreira Monteiro e André Gonçalo Rodrigues Lopes.-----

--- Apresentaram justificação de ausência Mara Lúcia Lagriminha Coelho, Rui Pedro de Sousa Barreiro, Luís Alberto Ferreira, Mário Jorge Campos Pereira e André Gonçalo Rodrigues Lopes.-----

--- A lista de presenças dos senhores Deputados constam dos documentos anexos à presente ata.-----

--- Foi a seguinte a Ordem de Trabalhos: -----

--- Período Antes da Ordem do Dia:-----

--- Ordem do Dia:-----

--- 1. Apreciação da atividade da Comunidade Intermunicipal;-----

--- 2: Apreciação e votação de Proposta de Primeira Revisão do Orçamento para 2024 e Grandes Opções do Plano 2024-2029, e de autorização prévia para a assunção dos compromissos plurianuais relativos

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

Flávia
[assinatura]

aos contratos cuja despesa esteja prevista nas Grandes Opções do Plano de 2024-2029 agora revistas;-
--- 3. Apreciação e votação de aquisição do Terminal Rodoviário de Santarém pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), com contração de empréstimo bancário e aprovação do critério para efeitos de responsabilidade indireta, em respeito pelo artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro;-----

--- 4. Apreciação e votação de 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);-----

--- 5: Apreciação e votação dos Documentos de Prestação de Contas do exercício de 2023;-----

--- 6: Apreciação e votação de Proposta de Aplicação do Resultado Líquido do exercício de 2023.-----

PERÍODO ANTES DA ORDEM DO DIA

--- Usou da palavra o senhor **Deputado António José da Fonseca Nobre (CDU)**, mencionando a aproximação do 25 de Abril e da respetiva comemoração dos seus 50 anos. Referiu que a Democracia em Portugal tinha ultrapassado a duração do Estado Novo, o que era um fenómeno bastante interessante. Apesar das nuvens negras que por aí pululavam, lembrou que depois da tempestade vinha a bonança. Esta era uma data extremamente importante e que devia obviamente ser comemorada. Aqueles com responsabilidades autárquicas não se deviam alhear das suas responsabilidades na comemoração desta data, porque também o poder local democrático não existia antes do 25 de Abril. O senhor Deputado prosseguiu a sua intervenção, com questões de natureza ambiental. O território da CIMLT tinha sido sucessivamente objeto da implantação de projetos centrais fotovoltaicas, que tinha ocupado largos espaços do território, designadamente espaços florestais e áreas de reserva agrícola nacional. Lembrou que a Assembleia Intermunicipal já tinha aprovado uma agenda ambiental. Referiu o exemplo do concelho de Azambuja, que tinha uma, que tinha sido bastante polémica. O senhor Deputado quis assim saber qual era a posição da CIMLT relativamente a este súbito aparecimento de centrais fotovoltaicas no território.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Mário Rui Filipe Santos (CDU)**, mencionando a questão do aeroporto e lembrando que o senhor Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT tinha referido que não iria tomar nenhuma posição relativamente a este assunto, por haver dois locais possíveis no território para a construção do aeroporto. Entretanto, o tempo tinha passado. Esta era uma situação que deveria ser resolvida rapidamente, uma vez que existia um novo governo e um relatório técnico entretanto aprovado. Assim, o senhor Deputado questionou se a posição da CIMLT continuava a ser a mesma.-----

--- Usou da palavra a senhora **Deputada Sónia Isabel Campos da Silva Colaço (CDU)**, referindo que os

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

eleitos da CDU não gostariam de deixar passar a data do 1º de Maio, que esteve aprisionado em Portugal durante décadas, sendo o 25 de Abril e o 1º de Maio inseparáveis. O primeiro tinha aberto o caminho para a Democracia, a Constituição da República e o Poder Local Democrático. O segundo tinha trazido a organização e a luta dos trabalhadores por direitos e justiça social. Ambos tinham sido conquistados com firmeza e capacidade de resistência dos trabalhadores e, por isso mesmo, tal como celebrar o 50º aniversário do 25 de Abril, celebrar o 1º de Maio era também cumprir Abril.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, começando por abordar a questão dos fotovoltaicos e referindo que essa era uma decisão de cada uma das autarquias. A CIMLT não tinha nenhuma posição, sendo certo que havia uma lei geral que tinha que ser cumprida. Relativamente às questões do aeroporto, o senhor Presidente informou que a posição da CIMLT continuava a ser a de defender a construção no território, fosse em Benavente, fosse em Santarém.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, Francisco Caneira Madelino (PS)**, colocando à **apreciação e votação da ata da sessão da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, de 21 de dezembro de 2023.**-----

--- Submetida à votação a ata da sessão da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, de 21 de dezembro de 2023, a mesma foi **APROVADA POR UNANIMIDADE** pelos senhores Deputados presentes na referida sessão.-----

ORDEM DO DIA

--- Passou-se de seguida ao **Ponto 1 da Ordem do Dia - Apreciação da atividade da Comunidade Intermunicipal.**-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Alfredo José Carvalho Henriques da Silva (PSD)**, abordando o ponto 9, sobre as Estratégias Locais de Habitação. O senhor Deputado quis saber, em primeiro lugar, quantos edifícios se previa intervencionar e quantas habitações este Programa e este financiamento iriam colocar à disposição global, eventualmente por município. No mesmo documento era referido que o papel da CIMLT era o de prestar apoio aos municípios. Também quis saber que tipo de apoio era este. O senhor Deputado prosseguiu a sua intervenção, mencionando as Ecovias da Lezíria do Tejo. Pretendeu saber qual o financiamento e investimento previstos para a construção das mesmas, no âmbito do Portugal 2030. O financiamento comunitário e o capital próprio de cada município, ou da candidatura no seu conjunto. Questionou ainda sobre o que se previa em termos de início, desenvolvimento, conclusão e entrada em pleno funcionamento destas Ecovias da Lezíria Tejo.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, referindo que a CIMLT tinha assinado, no final de março, os contratos do PT 2030, tinha de esperar pela abertura de Avisos e perceber o que era possível fazer, dentro dos Avisos. Em relação às

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

Estratégias Locais de Habitação, referiu que elas dependiam de cada uma das câmaras. O protocolo tinha sido assinado com a CIMLT, que depois fazia essa articulação com as várias câmaras. Prosseguiu dizendo que tinham um problema grave de oferta de habitação e, portanto, havia que criar as condições para construir mais. As câmaras estavam a fazer aquilo que podiam, sendo certo que tudo aquilo que estava previsto não chegava para resolver o problema. Este era, aliás, um problema mundial. Relativamente a valores, o senhor Presidente disse que poderiam pedir a cada uma das câmaras para dar essa indicação.-----

--- Passou-se de seguida ao **Ponto 2 da Ordem do Dia - Apreciação e votação de Proposta de Primeira Revisão do Orçamento para 2024 e Grandes Opções do Plano 2024-2029, e de autorização prévia para a assunção dos compromissos plurianuais relativos aos contratos cuja despesa esteja prevista nas Grandes Opções do Plano de 2024-2029 agora revistas.**-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Alfredo José Carvalho Henriques da Silva (PSD)**, começando por sublinhar que continuavam sem saber quantas habitações, ao abrigo das Estratégias Locais de Habitação, iriam ser construídas no território. Prosseguiu, abordando a transição digital. Via que havia uma preocupação neste domínio da digitalização, com a operação "Lezíria Mais Smart". Quis saber que valores estavam em causa para esta operação, quem eram as entidades beneficiárias e se havia alguma informação que pudesse ser adiantada relativamente à programação, início, desenvolvimento e conclusão.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, mencionando as Estratégias Locais de Habitação e referindo que, compreensivelmente, sabia quantas casas seriam em Almeirim. Sobre os restantes municípios teria de perguntar.-----

--- Usou da palavra o senhor **Primeiro-Secretário do Secretariado Executivo Intermunicipal da CIMLT, António Manuel de Carvalho Torres**, começando por abordar as Estratégias Locais de Habitação e informando que as mesmas tinham sido elaboradas pelos respetivos municípios, no sentido de identificar as pessoas eventualmente mais desfavorecidas e, portanto, aquelas que necessitavam de habitação. O trabalho da CIMLT tinha sido lançar um Acordo Quadro, para selecionar empresas de arquitetura e engenharia, por forma a que as câmaras pudessem contratar essas empresas do Acordo Quadro, para o processo ser mais célere. Ou seja, a CIMLT tinha sido um agente facilitador, no sentido de aumentar a celeridade. Por outro lado, outra situação tinha a ver com o arrendamento acessível. O senhor Primeiro-Secretário explicou que a CIMLT tinha estabelecido um protocolo com o IHRU, para o arrendamento acessível. Aí, a CIMLT tinha feito o trabalho conjunto com as câmaras, no sentido de identificar os fogos, aquisição de terrenos, etc. Com este protocolo, o IHRU na vez de falar com as onze câmaras, falava com a CIMLT, que era a ponte. Sobre os valores, o senhor Primeiro-Secretário disse que

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

poderia trazê-los para a Assembleia seguinte, mas rondavam os 40 e poucos milhões de euros. Relativamente à modernização administrativa, informou que tinham três fontes de financiamento. Tinham o PO2030, com 800 mil euros de FEDER, para a CIMLT e municípios associados. A candidatura era assumida pela CIMLT, mas todos os técnicos de informática de cada umas das câmaras reuniam periodicamente e eram eles que desenhavam e elaboravam a candidatura. Outra fonte de financiamento era o PRR, para os territórios inteligentes, cujas candidaturas podiam ir até aos 600 mil euros. Informou que a Lezíria estava a tratar em conjunto com as CIM do Médio Tejo e Oeste, no que dizia respeito ao Aviso que iria abrir, promovido pela AMA. No âmbito do PRR, referiu ainda a terceira fonte de financiamento, remetendo para a Smart Region. Prosseguiu referindo que a Contratualização, de 120 milhões de euros, estava assinada. Já no âmbito da ITI OVT - Oeste e Vale do Tejo pretendiam alocar entre 1 milhão e meio a 2 milhões, para cada uma das três sub-regiões. Aí seria desenvolvido um projeto Smart Region entre as 3 sub-regiões. Explicou ainda que no âmbito da ITI OVT, provavelmente as vertentes não seriam só de cariz municipal, podendo envolver outros agentes económicos e sociais das 3 sub-regiões.

--- Submetida à votação a **Proposta de Primeira Revisão do Orçamento para 2024 e Grandes Opções do Plano 2024-2029, e de autorização prévia para a assunção dos compromissos plurianuais relativos aos contratos cuja despesa esteja prevista nas Grandes Opções do Plano de 2024-2029 agora revistas,** a mesma foi **APROVADOS POR UNANIMIDADE.**

--- Passou-se de seguida ao **Ponto 3 da Ordem do Dia - Apreciação e votação de aquisição do Terminal Rodoviário de Santarém pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), com contração de empréstimo bancário e aprovação do critério para efeitos de responsabilidade indireta, em respeito pelo artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro.**

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, lembrando que a CIMLT tinha passado a ser Autoridade de Transportes. O Terminal Rodoviário de Santarém era de um privado, que estava alugado há décadas à Rodoviária do Tejo. Explicou que a CIMLT tinha falado com a Câmara de Santarém, no sentido de construir um terminal no Campo Emílio Infante da Câmara. Ainda assim provisório, uma vez que a Câmara não considerava que este fosse o sítio ideal. Entretanto, tinha surgido a possibilidade de comprar o Terminal Rodoviário existente. Era isso que estavam a fazer, por cerca de 3 milhões e meio de euros, para cerca de 8500 m². O senhor Presidente disse considerar que era claramente um bom negócio e resolvia um problema que era o de poder ter o terminal principal no sítio onde sempre tinha sido. Em relação às repartições, explicou que as câmaras não iam colocar dinheiro diretamente, porque era suposto tudo ser depois rentabilizado pela empresa de transportes. O que colocavam era disponibilidade dos fundos municipais,

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

F. Gaspar
D

caso a CIMLT acabasse ou não pagasse, para poder garantir o empréstimo.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Alfredo José Carvalho Henriques da Silva (PSD)**, concordando que era um bom negócio, mas o facto era que o edifício estava no coração da cidade, trazendo mais tráfego rodoviário para dentro da cidade, com um impacto ambiental tremendo. Isto era um contrariar daquilo que era o discurso da sustentabilidade. Lembrou também o acesso ao edifício, com mais tráfego rodoviário pesado no centro nobre da cidade. Outro ponto que lhe parecia frágil era a questão do estacionamento e das oficinas. Depois havia também a questão da intermodalidade com outros meios de transporte. A estação ferroviária ficava na parte baixa da cidade, ou seja, continuava a não haver capacidade de pôr estes dois meios de transporte compatíveis. Efetivamente podia ser um bom negócio do ponto de vista construtivo, mas existiam também impactos e pontos negativos que iria afetar sobretudo a qualidade de vida daqueles que residiam e trabalhavam.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Carlos Jorge Coelho Neto (PSD)**, questionando se, dos 3 milhões e meio de euros do custo de aquisição, estava prevista a requalificação do Terminal Rodoviário, para poder albergar o número elevado de autocarros e respetivas oficinas. Por outro lado, numa altura em que se falava em SMART Cities, em pegada ecológica, etc, parecia-lhe um contra-senso estar a adquirir um edifício no centro da cidade. Disse não ser de Santarém, mas sabia o que era o movimento de rodoviário naquele ponto nevrálgico da cidade. Na opinião do senhor Deputado, a situação poderia ser resolvida uns metros mais à frente.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado João Pedro Antunes Osório (CDU)**, apresentando uma dúvida sobre o valor, uma vez que estavam a falar de 3 milhões e meio de euros, mas o documento referia 3 milhões.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, explicando que 3 milhões e meio de euros era o custo. A CIMLT tinha 500 mil euros de parte.-

--- Usou da palavra o senhor **Deputado João Pedro Antunes Osório (CDU)**, mencionado a garantia que os municípios iam dar, para garantir o património. Seriam então 10 municípios que iriam garantir o aval bancário para o Terminal, ficando de fora o Cartaxo. Se era uma Diretiva Europeia que obrigava a CIMLT a avançar por este caminho, o senhor Deputado questionou porque é que o Estado Central não tinha o mecanismo para que a Câmara do Cartaxo tivesse pleno direito de participar também.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, dizendo que, embora fizesse sentido o referido pelo senhor Deputado, era muito difícil mudar leis no Estado Central. Voltou a frisar que não estava em causa as câmaras colocarem dinheiro. Na prática eram apenas uma espécie de avalistas. Voltando à localização do Terminal, referiu o exemplo de Almeirim, sendo um mau exemplo porque o centro coordenador de transportes estava construído fora do centro da cidade. O senhor Presidente disse que se o Terminal fosse construído fora do centro,

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

os autocarros passariam de qualquer forma no centro. Ou então teria de se arranjar soluções para trazer as pessoas para o centro, o que implicara sempre autocarros a passar no centro. Desta forma, os autocarros fariam ainda mais quilómetros, o que era prejudicial do ponto de vista económico e ambiental. Ou seja, o transporte dito pesado deveria manter-se no centro. O senhor Presidente prosseguiu dizendo que os autocarros existentes tinham uma média de 18 anos e meio. Com a compra de novos autocarros por parte da empresa, também iria reduzir os consumos e as emissões de CO2. Portanto, não tinha nenhuma dúvida de que esta era uma boa solução a todos os níveis. O transporte dito pesado, quanto mais no centro melhor. Devia haver uma preocupação de responder àquilo que eram as verdadeiras necessidades das pessoas e esta era sem sombra de dúvidas a melhor solução.-

--- Usou da palavra o senhor **Primeiro-Secretário do Secretariado Executivo Intermunicipal da CIMLT, António Manuel de Carvalho Torres**, explicando que quando a CIMLT tinha lançado o Concurso Público Internacional, não podia inserir o Terminal Rodoviário, porque era de um privado e quem explorava era um dos concorrentes ao futuro Concurso. Portanto, poderia ter vantagem. Daí que na questão da centralidade, a CIMLT tivesse optado pelo Campo da Feira para fazer um terminal. A partir do momento em que a CIMLT tinha pensado criar uma empresa, com capital 100% público, a primeira opção tinha sido voltar à estaca inicial. Referiu que a CIMLT tinha chegado a falar com os atuais operadores, para eles passarem o contrato de aluguer para a CIMLT, para se poder lançar o Concurso Público Internacional. Os atuais operadores não tinham querido fazer a transferência do contrato que tinham de aluguer para o nome da CIMLT e, assim, a CIMLT tinha começado a pensar na opção do Campo da Feira. A partir do momento em que a a CIMLT tinha decidido criar uma empresa, voltou à versão inicial, que era da aquisição do terminal. Prosseguiu a sua intervenção, referindo que havia duas correntes. A corrente de que os terminais deviam ficar fora da cidade e a corrente de que os terminais deviam ser centrais para a população. Lembrou que quem andava mais de transportes públicos na linha do Tejo, eram fundamentalmente alunos. Os transportes públicos urbanos da Lezíria do Tejo eram financiados em grande parte pelos alunos, que iam para a Escola Ginestal Machado ou para a Sá da Bandeira. Para além disso, quem não tinha carta de condução e não tinha poucos rendimentos é que andava mais de transportes públicos. Essas pessoas chegavam ao terminal e estavam logo no centro histórico da cidade, deslocando-se facilmente a pé. No que dizia respeito às oficinas, o senhor Primeiro-Secretário explicou que as oficinas se situavam junto ao campo de terra batida, entre o Tribunal e as Finanças. A CIMLT, ao adquirir o Terminal Rodoviário de Santarém, as oficinas iriam passar para a parte de trás do edifício, na zona virada para o Choupal. As outras oficinas eram dos privados e, portanto, não sabia o que é que lhes iria acontecer. Com a nova localização haveria mais capacidade para os autocarros dormirem, duplicando esta capacidade. O senhor Primeiro-Secretário lembrou ainda que os autocarros não ficavam todos em Santarém. estavam espalhados por cerca de 4000 km2. O senhor Primeiro-

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

Flávia
Flávia

Secretário prosseguiu a sua intervenção, referindo que a tendência dos transportes públicos urbanos era cada vez maior em termos de descarbonização e havia a intenção de adquirir autocarros elétricos. Mas no futuro, porque ainda havia muito trabalho pela frente. De qualquer forma, estavam atentos aos fundos do PRR. para aí. Terminou a sua intervenção dizendo que cerca de 0,5% das pessoas andavam de transportes públicos, por questões meramente ambientais e que a questão da eletrificação nos centros urbanos seria uma boa introdução para outros modos suaves, que pudessem ser acoplados ao respetivo terminal.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado António Pina Ferreira Campos Braz (PS)**, referindo que estava de acordo com as explicações dadas, mas tinha algumas reservas, principalmente no ponto 4. Na opinião do senhor Deputado, o Terminal deveria ficar fora, porque ficando dentro da cidade teriam uma questão que nunca mais iria resolver-se, que era o centro intermodal, com o comboio que passaria mais a Leste. Assim, nunca mais iria passar, porque o dinheiro iria gasto e depois tinha que se gastar segunda vez. O senhor Deputado questionou de seguida sobre o edifício do terminal, que pertencia a um privado e que iria ser comprado. Quis saber se a empresa de transportes que lá estava de momento e que pagava aluguer ao proprietário do edifício, iria desaparecer. Quis também saber se as oficinas, que também estavam em edifícios privados, se iam sair de lá, os privados também iriam perdiam o negócio. Isto é, estava aqui a eliminar-se uma série de atividades de entidades privadas, para concentrar tudo numa entidade pública. Na opinião do senhor Deputado, este princípio já estava ultrapassado e todos podiam conviver em equilíbrio.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, explicando que a CIMLT tinha lançado um concurso, com base no estudo económico que tinham, que dizia que esta empresa era viável. Por outro lado, os privados diziam que não era viável. Os privados queriam pelo menos mais um milhão de euros. O senhor Presidente referiu que os privados tinham ganho um concurso no Algarve e, entretanto, passados cerca de 1 a 2 anos, já tinham pedido reequilíbrios financeiros de mais de um milhão de euros. Sendo assim, se a Lezíria avançasse com o mesmo formato, quando fossem precisos reequilíbrios financeiros mais de um milhão de euros, pagavam as câmaras. O senhor Presidente prosseguiu dizendo que os privados entendiam que o transporte público dava prejuízo, mas ele tinha dúvidas sobre isso. Considerou haver a ideia de que o que era lucro era privado, o que era prejuízo pagava o Estado. Mas a CIMLT tinha demonstrado que era possível fazer. O senhor Presidente disse não saber o que iria acontecer com Rodoviária do Tejo. Seriam as regras do mercado a funcionar. Relativamente aos motoristas, considerou que havia muitos locais para eles trabalharem. Considerou ainda que se podiam gerir a custo Zero, não faria sentido entregar a um privado e pagar 1 milhão ou 2 a mais por ano. E não faria também sentido ir comprar outras instalações, se no Terminal conseguiam rentabilizar todo o espaço.-----

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

--- Submetida à votação a **Aquisição do Terminal Rodoviário de Santarém pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), com contração de empréstimo bancário e aprovação do critério para efeitos de responsabilidade indireta, em respeito pelo artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro**, a mesma foi **APROVADOS POR MAIORIA**, com a seguinte votação:-----

--- **VOTOS A FAVOR:** 30 (PS, PSD, CDS-PP, CDU, BE e 2021 É O ANO);-----

--- **VOTOS CONTRA:** 2 (PSD);-----

--- **ABSTENÇÕES:** 1 (PSD).-----

--- Passou-se de seguida ao **Quarto Ponto da Ordem do Dia: Apreciação e votação de 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)**.-----

--- Usou da palavra o senhor **Primeiro-Secretário do Secretariado Executivo Intermunicipal da CIMLT, António Manuel de Carvalho Torres**, efetuando uma apresentação sobre a Empresa Intermunicipal Transportes da Lezíria do Tejo e explicando o seguinte: começou por referir que a ideia da criação da empresa de transportes correspondia a um Regulamento de 2007 da Comissão Europeia, que dizia que até 03/12/2019 tinha que se lançar um Concurso Público, ou para as concessões ou para ter um contrato de serviço público nas respetivas autoridades. Oito anos depois, o Regulamento tinha sido transposto para Portugal e a Lei 52/2015 tinha criado as autoridades de transporte e a possibilidade de delegação de competências. Portanto, dava a possibilidade à CIMLT de, até 2019, ou ter um operador interno, ou ter uma prestação de serviços, ou ter uma concessão. Em 2016, a CIMLT tinha ficado com esta competência. Atualmente, tinha 600 linhas e mais algumas variantes. A primeira coisa que a CIMLT tinha feito tinha sido solicitar ao IMT as autorizações provisórias que os atuais operadores tinham. Eles deram e depois a CIMLT tinha confrontado com aquelas dos operadores e havia discrepâncias enormes nas autorizações provisórias que existiam. Hoje em dia estava tudo georreferenciado ao nível das linhas, horários, postes, paragens, etc. Em 2017, a CIMLT tinha assumido a competência dos transportes públicos, através de delegação dos municípios, sendo a CIMLT a única CIM com transportes urbanos de uma capital de distrito. Em 2018, a CIMLT tinha começado a preparar o concurso, tendo sido a primeira opção lançar um Concurso Público Internacional, para os operadores atuais e outros irem a concurso, e manter-se assim o status quo vigente. Em 2019, o caderno de encargos tinha ficado pronto, tendo-se mantido o que os operadores faziam e acrescentado 2,9% de quilómetros, no sentido de cumprir a Lei 52/2015, que obrigava à existência de transporte em aglomerados com mais de 40 habitantes. No concurso tinha sido também pedido uma média de idade de 16 anos, com a idade máxima de 20. Prosseguiu dizendo que o caderno de encargos que tinha ido no concurso não tinha autocarros novos, não tinha rampas para deficientes, enfim, não tinham sido muito exigentes, uma vez que tinham a competência há pouco

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

tempo e estavam a adquirir mais capacidade técnica de conhecer melhor a exploração. Em 2019 entrava em vigor o PART, com 30% de desconto no transporte ferroviário. Negociou-se também o Navegante, que tinha ficado a 40,50€ / mês. Ou seja, o valor da viagem de comboio de Lisboa até Azambuja passou a ser esse. Para além disso, passou a haver um desconto de 35% no transporte rodoviário, que atualmente era de 50%. O senhor Primeiro-Secretário prosseguiu a sua apresentação referindo que, em 2020, tinha sido lançado o concurso, mas acontecia entretanto a pandemia. Depois tinha surgido uma Portaria que dizia que os municípios iam receber dinheiro do Estado, para compensar os operadores relativamente à quebra dos serviços de transporte público. Tal tinha estado em vigor até 2023. Portanto, aquilo que era para ser apresentado em 2020, tinha deslizado para 2021. Em 2021, o concurso tinha ficado deserto. Simultaneamente, tinham colocado a CIMLT em tribunal, ou seja, não tinham concorrido e meteram um processo em tribunal. Um mês e meio ou dois depois tinham tirado o processo de tribunal. Na opinião do senhor Primeiro-Secretário, o objetivo teria sido criar problemas a eventuais concorrentes, estando o processo em tribunal. Em 2022, a CIMLT prosseguiu, estudando novamente as 3 posições: concessão, prestação de serviço ou operador interno. Na concessão, os operadores diziam que se lhes dessem um milhão meio de euros todos os anos, iam a concurso. Para a prestação de serviços, a CIMLT tinha de ficar com a bilhética e depois pagar ao quilómetro, aos operadores. Tal desresponsabilizaria o prestador de serviços. Depois de estudadas as três opções pensou-se num operador interno. Em 2022 fizeram o estudo de viabilidade para a internalização do serviço. O estudo tinha mostrado a viabilidade da empresa. Entretanto, tinham feito o contrato de serviço público, que iria ser assinado entre a CIMLT e o futuro operador, e tinha sido pedido um parecer prévio à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) sobre o estudo de viabilidade, sobre o contrato de serviço Público. O parecer tinha chegado em fevereiro de 2024, com parecer prévio positivo ao lançamento da operação. Sobre os estatutos, referiu que o capital era 100% público, com cerca de dois milhões de euros de capital inicial. dividido em 1 milhão e 50 mil ações, de 2 euros cada. A Assembleia Geral, o Conselho de Administração e o Fiscal Único eram os órgãos da empresa. O Conselho de Administração seria composto por 3 Presidentes de Câmara, sem remuneração. O senhor Primeiro-Secretário referiu que o modelo era idêntico ao das Águas do Ribatejo, que tinha 3 Presidentes no Conselho de Administração. Depois tinha um Administrador Delegado. Os 3 Presidentes do Conselho de Administração não recebiam dinheiro nenhum, mas tomavam as decisões políticas, relativamente àquilo que lhes era proposto pelo Administrador Delegado. A fiscalização da empresa iria caber a um fiscal único ou a um revisor oficial de contas. é o único órgão. Prosseguiu dizendo que eram precisos mais de 51% para a aquisição de imóveis ou alienação de imóveis. Dois terços sobre alterações de estatutos ou aumentos de capital. E depois havia três quartos que era para aumentos de capital e alguém quisesse entrar com dinheiro ou pedir o deferimento da entrada de capital. A própria dissolução

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

da empresa também precisava de três quartos. Relativamente aos deveres para cada um dos órgãos, qualquer município podia pedir uma Assembleia Geral. A CIMLT iria pedir relatórios trimestrais de execução orçamental. O operador iria ter essa obrigatoriedade e a CIMLT remeteria para os órgãos executivos.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, referindo que era óbvio que não queriam que a empresa desse prejuízo. A empresa teria que dar lucro. A lógica era não haver distribuição de dividendos e, portanto, os lucros serviam para diminuir passivo, melhorar os autocarros, enfim, investir na empresa. Depois, dever-se-ia cumprir pelo menos o mínimo do serviço público. No que toca a novos horários, implicava várias coisas. Primeiro, se fosse obrigatório, tinha que ser feito. Se não fosse obrigatório e a Câmara, a Junta de Freguesia ou uma empresa quisessem uma carreira específica, se ela desse prejuízo, alguém pagava a diferença. Já novos horários que viessem a dar lucro poderia ser vantajoso.-----

--- Usou da palavra o senhor **Primeiro-Secretário do Secretariado Executivo Intermunicipal da CIMLT, António Manuel de Carvalho Torres**, prossequindo a sua apresentação sobre a Empresa Intermunicipal Transportes da Lezíria do Tejo. Referiu que os pressupostos da futura rede eram 4,5 milhões de quilómetros, que era aquilo que os operadores estavam a fazer atualmente. No estudo de viabilidade tinham considerado, para as projeções, o nível de procura de 2023. Obviamente que, em termos de operador interno, iriam querer trazer mais pessoas, mas em termos de estudo de viabilidade a procura era de 2023. Iam tentar que a operação começasse em 2025, dois meses antes do início das aulas, para poderem testar a bilhética, etc. Tinha-se considerado a taxa de inflação de 2023, de 5,3%, e uma previsão de 3,3% para 2024. A partir de 2025, estimou-se uma inflação média de 3%. Os custos e as receitas seriam atualizados 3% ao ano. No capital social do primeiro ano, a CIMLT ia meter 500 mil euros para o terminal e ia meter também 600 na empresa. Os municípios, no primeiro ano, metiam 1 milhão e meio de euros. No segundo ano voltavam a meter 1 milhão e meio. A empresa pedia um empréstimo a 15 anos, de 5,5 milhões de euros, com um período de carência de um ano, e um empréstimo de curto prazo de 2,5 milhões de euros. Este empréstimo de curto prazo, no segundo ano seria largamente amortizado, através de 1,7 milhões de euros da entrada de capital no segundo ano. Em termos de receitas, em 2025, 3,5 milhões de euros de bilhética. 2,5 milhões de euros era o montante gasto atualmente pelos municípios com os passes. 440 mil euros era o valor que a CIMLT estava a gastar para que os alunos dos 10º, 11º e 12º anos não pagassem nada. Já os 370 mil euros, diziam respeito à TAT – Taxa de Atualização Tarifária. Passou a explicar a TAT. O Governo tinha dito que não aumentava os transportes em 2023 e 2024. O Governo tinha dito que dava o dinheiro às Autoridades de Transportes, os passes mantinham-se. Era esta a Taxa de Atualização Tarifária. Um milhão e 40 mil euros dizia respeito ao PART para as reduções dos passes e 170 mil euros era tinham a ver com os sub-18 e os sub-23, dinheiro que vinha do IMT. O

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

senhor Secretário disse ainda que, para 2025, estimava-se uma receita na ordem de 1,85 milhões de euros, de atividades acessórias. As atividades acessórias eram as atividades dos motoristas, para além de deixarem os alunos na escola, ou seja, visitas de estudo, etc. Prosseguiu a sua apresentação, referindo que a CIMLT iria investir 8,2 milhões de euros em autocarros. A intenção era passar de uma frota de 18 anos e meio para 11 anos. Também nos interurbanos tinha-se chegado à conclusão que não fazia sentido andar com autocarros de 40 ou 50 lugares em algumas linhas. Daí que iam adquirir minibus, autobus e vans. No turismo, ou seja, nas ligações feitas de Santarém, Coruche, Benavente, Salvaterra de Magos para Lisboa, também haveria uma frota de 146 autocarros. A partir de 2030, a frota iria ser vai ser renovada, em cerca de 15 a 16 autocarros por ano. Depois iria ser realizado 1,5 milhões de euros noutra tipo de serviços. Aqui já estava previsto o equipamento para as oficinas, que iriam ficar na parte de baixo do terminal. Estava também previsto o sistema de bilhética, apoio à exploração, 183 trabalhadores, 148 motoristas, 146 autocarros. Passou a explicar que os transportes da Lezíria tinham três picos. O maior pico era às 7 e meia, 8 da manhã, que era para levar os meninos para a escola. Eram precisos 109 autocarros, 109 motoristas. Depois havia outro pico, mais ligeiro à hora do almoço, e outro ao fim ao fim da tarde. No estudo de viabilidade também tinha sido tido em conta 8% para o absentismo e 10% para licenças para férias, feriados, etc. Os encargos com os trabalhadores eram de 5,1 milhões de euros e aqui a CIMLT também tinha distinguido para a AMT o que era serviço público e o que eram atividades acessórias, sendo que os motoristas andavam 87,5% no serviço público e 12,5% e nas atividades acessórias. Portanto, os encargos para as atividades acessórias com o pessoal eram de 650 mil euros. Sobre outros custos, havia uma verba considerada para o aluguer de reservatórios de combustível. Aliás, os grandes custos do operador interno tinham a ver com pessoal e com gasóleo. Os custos operacionais do serviço público estavam na ordem dos 7 milhões e 900 mil euros. Se se considerassem as amortizações e os juros, este valor crescia mais 1 milhão e 600 mil euros. Portanto, teriam um total de custos operacionais, em 2025, na ordem dos 9,6 milhões de euros, o que dava um custo por quilómetro de 2,11. Na prática tinham 9 milhões e 600 mil euros de despesa e 6 milhões e meio de receita tarifária. As compensações por obrigações de serviço público de redução tarifária, que era ao PART e outras questões, correspondiam a 1 milhão e 900 mil euros, em 2025. Isto dava um resultado negativo de 1 milhão e 100 mil euros no primeiro ano. As atividades acessórias tinham uma receita de 1 milhão e 800 mil euros. Dessas receitas, estavam a dizer que entre 31 e 33% era lucro. Ou seja, 1 milhão e 200 mil euros era custo dos alugueres das atividades acessórias. 600 mil euros era lucro. Depois iriam pegar nesses 600 mil euros de lucro das atividades acessórias e injetavam no serviço público. Logo, dava um resultado negativo de 434 mil euros, no primeiro ano. Portanto, portanto, havia uma necessidade, nos primeiros 7 anos, de subsídios à exploração no total, de 1,4 milhões de euros. A partir do sétimo ano, não havia necessidade de terem subsídios à exploração. Referiu que os operadores tinham pedido 1,2 milhões de

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

euros, só para o ano de 2023. E com o novo modelo estavam a falar de 1,4 milhões de euros, em 7 anos. A CIMLT tinha pago aos operadores 800mi, euros. O restante, os 400 mil euros, a CIMLT tinha dito que iria pedir ao Estado. O Estado, ou dava, ou a CIMLT não poderia entregar. No dia 23 de fevereiro, os dois operadores tinham apresentado duas cartas e diziam que para 2024 queriam 2 milhões de euros. O senhor Primeiro-Secretário disse não entender como é que os custos se atualizavam desta maneira. Como é que passava de 1,2 milhões de euros para 2 milhões. Em 2022, a Ribatejana não tinha pedido nenhum subsídio à exploração e em 2023 também não estava a pedir. Só a RodoLezíria é que estava a pedir 1 milhão e 200 mil euros, em 2023. Depois de algumas reuniões, a Ribatejana também já pediu um subsídio à exploração de 40 mil euros. Portanto, estavam a pedir 2 milhões de euros. Assim, reforçou a ideia de que a primeira opção da Lezíria do Tejo tinha sido lançar um Concurso Público Internacional, para obter uma concessão, onde podiam concorrer os atuais privados ou outros. E só porque o Concurso tinha ficado deserto e tinham metido a CIMLT em tribunal, é que a CIMLT tinha começado a estudar outras possibilidades. Tinham chegado então ao operador interno. Mesmo para dirimir eventuais conflitos futuros, a opção do operador interno era aquela que menos riscos trazia. Se, entretanto, desse lucro ia-se para a melhoria do sistema, para novos autocarros ou para melhorar o sistema de paragens, etc. Disse ainda que existiam duas peças de um puzzle, ou seja, o serviço público de transportes e aquilo que estavam a implementar atualmente, que era o transporte flexível em todos os municípios. As duas peças casavam e que iria dar a mobilidade de transportes na Lezíria do Tejo. Se fosse tudo aprovado na presente Assembleia, informou que no dia seguinte começariam a tratar do material para mandar para o Tribunal de Contas. Estavam a falar de um contrato de 172 milhões de euros. Terminou dizendo que, face ao contexto e à situação que tinha sido criada, a opção do operador interno tinha sido a melhor opção.

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Alfredo José Carvalho Henriques da Silva (PSD)**, começando por dizer que, na sua Assembleia Municipal, tinha tomado posição contra a constituição da empresa. Mas depois de ouvir a presente exposição tinha entendido melhor o fundamento. Questionou, ainda assim, se o estudo de viabilidade económica tinha sido feito a pedido da CIMLT, se tinha sido feito por uma empresa e como tinha sido feito o pedido. Tendo o estudo sido feito a pedido, traçava um cenário relativamente àquilo que era a viabilidade económica ou financeira da empresa. E esse respeito, via na proposta 26 pontos, que fundamentavam a proposta. Todos favoráveis, naturalmente, porque era essa a intuição da CIMLT. Mas lembrou que no estudo de viabilidade económico financeira, a palavra "risco" aparecia 72 vezes. Existia um risco da procura baixar. Cada vez existia menos alunos, menos pessoas nas comunidades mais afastadas, cada vez havia mais gente nas cidades e, portanto, o estudo referia efetivamente um risco da procura baixar. Nos "considerandos", tal era completamente omissivo, ou seja, as partes menos favoráveis. De qualquer forma, face à explicação ouvida e acreditando na

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

razoabilidade dessas estimativas, disse considerar que poderia ser uma boa opção. Ainda assim, disse continuar a não compreender porque é que o concurso tinha ficado deserto. De qualquer forma, felicitou a apresentação e referiu que ia votar a favor.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado Nuno Mário da Fonseca Oliveira Antão (PS)**, referindo que estavam a decidir sobre a criação da empresa intermunicipal, em cima da decisão das onze assembleias municipais. Disse ter valido a pena a apresentação, mas na eventualidade da criação de uma nova empresa intermunicipal sobre outra matéria qualquer, solicitou que a apresentação fosse feita antes do processo de decisão. Lembrou que, na presente assembleia, os senhores Deputados representavam assembleias municipais. Ou seja, já todos tinham tomado decisões sobre esta matéria. O órgão só era órgão, onde exercia a sua função, mas também dava jeito que a informação fosse prestada antes do processo de decisão. Não tinha sido o caso aqui.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado João Pedro Antunes Osório (CDU)**, começando por valorizar a coragem da criação de uma empresa pioneira dos transportes, 100% pública, no país. Era preciso ter uma grande coragem de arriscar, ao criar uma empresa com esta estrutura aqui no distrito. Prosseguiu lembrando que cerca de dois anos antes, a bancada da CDU tinha pedido que fosse dado conhecimento do documento de trabalho deste projeto, datado de maio de 2022. O documento estava feito pela empresa Vítor Almeida e Associados, desde maio de 2022. Nenhum elemento da Assembleia Intermunicipal tinha tido conhecimento deste documento, a não ser nas assembleias municipais e na presente assembleia. Na opinião do senhor Deputado, os eleitos da Assembleia Intermunicipal eram merecedores de confiança. Referiu que iria votar favoravelmente, mas tinha muita pena que não tivesse havido da parte do Conselho Intermunicipal a confiança nos pares, que eram os da Assembleia Intermunicipal. Por fim, questionou como estavam assegurados os meios de transporte da frota, sabendo que infelizmente no mercado ibérico e até europeu não havia autocarros para entrega, em segunda mão. Um estudo de 2022 apresentava um custo por autocarro, em média de 66 mil euros. Questionou qual seria o preço com estes dois anos de inflação. Esta parte deveria de ser acautelada e verificada. Relativamente à qualidade da oferta às populações, sendo uma empresa intermunicipal estaria mais perto das populações. Disse considerar também que os lucros deveriam ser para investir na melhor qualidade, criação de mais rotas e criação de melhor serviço público. De facto, se houvesse mais oferta, na opinião do senhor Deputado os autocarros teriam muito mais saída. Por último, o senhor Deputado disse estar preocupado com a empresas privada. Questionou se iria continuar a operar no distrito e na Lezíria do Tejo. questionou também o que iria acontecer aos trabalhadores dessa empresa.-

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, referindo que não sabia. Por seu lado, os municípios iriam contratar gente.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado João Pedro Antunes Osório (CDU)**, questionando se não ficava

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

nada assegurado sobre eventual transferência de trabalhadores para a nova empresa.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, referindo que estavam a cumprir a legislação em vigor. Adiantou ainda que tentaram comprar a empresa privada, para assegurar uma série dessas coisas. Mas a avaliação que tinham ia até 3 milhões e meio, e a empresa tinha pedido 4 milhões, mais a assunção da dívida, de 1 milhão. No entanto, o Tribunal de Contas só deixava até 3 milhões e meio de euros. Portanto, não havia nada a fazer. Por seu lado, era óbvio que o transporte público era feito pelos municípios. Os outros transportes poderiam ser feitos pela empresa privada. Em relação ao estudo de 2022, mencionado pelo senhor Deputado, explicou que em 2022 tinha sido o pico do custo dos autocarros. Na presente data, os custos até eram mais baixos. Tinham que naturalmente comprar autocarros novos e em segunda mão. Tinham noção de que, em 2022, o tempo de espera para aquisição era de 1 ano e tal. Na atualidade tinha diminuído para cerca de 9 meses. A questão estava garantida. Em relação às questões das assembleias, referiu que uns tinham querido as opções dos vários presidentes, outros tinham pedido a apresentação, outros uma explicação. Em Almeirim, por exemplo, tinha sido feita a explicação. Frisou que nunca tinham escondido o que estavam a fazer. Não se tratava, pois, de confiança ou não, relativamente aos senhores Deputados. Só em fevereiro de 2024 é que tinham recebido o parecer da AMT. Assim, trouxeram o documento, após esse parecer. Ainda faltava o Tribunal de Contas e nas últimas décadas não tinha por lá tinha passado um processo destes. Prosseguiu frisando que tinham sido sempre muito conservadores nas projeções. Os custos maiores eram de pessoal e de combustíveis. As projeções para os combustíveis estavam muito conservadoras e não estavam sequer a ter em atenção ganhos de escala. Havia ainda um outro risco. Garantidamente que quando o autocarro começasse a atrasar 5 ou 10 minutos, toda a gente passaria a ligar para o Presidente da Câmara ou para o Presidente da Junta, por ser uma empresa pública. portanto, também é mais um risco. Terminou a sua intervenção dizendo que na empresa privada, na altura, as decisões eram 50/50, ou seja, tinham de estar os dois sócios em acordo para fazer tudo, coisa que não acontecia nas outras empresas onde eles tinham concorrido.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, Francisco Caneira Madelino (PS)**, questionando se no caso do serviço público, quando se punha a concessão para o mesmo serviço, se o código do trabalho se aplicava a dizer que se teria de levar os trabalhadores.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, dizendo que se tal hipótese se colocasse, não teriam problemas nenhuns com isso. Adiantou que estariam sempre disponíveis a que esta empresa fosse uma empresa de referência.-----

----- Usou da palavra o senhor **Deputado Filipe Montez Coelho Madeira (PSD)**, mencionado duas questões técnicas relacionadas com a questão operacional da transição, seja do fecho da operação da empresa privada e início da operação do operador público. Questionou como é que estava a ser

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

F. Vaspar
R

planeado a transição, para garantir a não quebra de serviço numa fase temporária. que se acreditava que fosse com alguma complexidade. Questionou também se estava a ser equacionada a contratação dos profissionais que tinham conhecimento acumulado na rede, atualmente, para de alguma forma garantir que a transição acontecesse da forma mais suave possível e sem impacto no serviço.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, referindo que estavam previstos cerca de seis meses de transição. Depois ninguém conseguia dizer em concreto o que é que ia acontecer porque havia sempre pormenores a ocorrer no momento. Mas queriam que fosse naturalmente o mais pacífico possível. Em relação aos profissionais, começou por referir que quem fazia as empresas eram as pessoas. Os Presidentes dariam orientações de como queriam o serviço e depois, obviamente, que os trabalhadores teriam de ser pessoas com conhecimentos na área. Disse não saber onde iriam contratar, mas iriam contratar passo a passo. De momento estavam focados em resolver os problemas do Tribunal de Contas. Concluiu frisando que por muito pacífico que fosse a transição, haveria sempre ruído. Mas no final teriam todos a ganhar com isto.-

--- Submetida à votação a **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 (RJAEI)**, a mesma foi **APROVADA POR UNANIMIDADE**.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, abordando a possível criação de uma empresa de energia. Adiantou que já tinham feito o estudo. Na opinião do senhor Presidente, o país não podia ter a questão da energia dividida em várias em várias velocidades. Em Lisboa e no Porto valia milhões para as câmaras. No Alentejo dava prejuízo. Isso não fazia sentido. Tinham então feito um estudo para a Lezíria do Tejo, até porque o mercado era altamente regulado, que falava de um lucro de 3 milhões de euros. No entanto, a ERSE dizia que os municípios não podiam ter rendas, ou seja, os custos que depois eram pagos às câmaras pelo material que colocavam na concessão. Na opinião do senhor Presidente, o que as 278 câmaras do país deviam fazer era não concessionar em global a rede de baixa tensão. Isto implicaria que ficariam com a parte da baixa da E-REDES, pagando os valores que eram os ativos que lá estavam, que tinham que ser remunerados e que eram 1.1 a 1.2 mil milhões, sendo que os lucros da E-REDES representavam sensivelmente 80 milhões por ano. Portanto, em 20 anos ficaria tudo do lado dos municípios. Não se sabia o que ia acontecer. Provavelmente o Governo iria pôr a concurso para o país inteiro, porque senão teriam um problema grave com a distribuição de energia.-----

--- Passou-se de seguida ao **Quinto Ponto da Ordem do Dia - Apreciação e votação dos Documentos de Prestação de Contas do exercício de 2023**.-----

--- Submetidos à votação os **Documentos de Prestação de Contas do exercício de 2023**, os mesmos

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

foram **APROVADOS POR MAIORIA**, com a seguinte votação:-----

--- Votos a favor: 28 (PS, PSD, CDS-PP e 2021 É O ANO);-----

--- Abstenções: 5 (CDU).-----

--- Passou-se de seguida ao **Sexto Ponto da Ordem do Dia - Apreciação e votação de Proposta de Aplicação do Resultado Líquido do exercício de 2023.**-----

--- Submetida à votação a **Proposta de Aplicação do Resultado Líquido do exercício de 2023**, a mesma foi **APROVADA POR UNANIMIDADE.**-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, Francisco Caneira Madelino (PS)**, referindo que a utilização da água era um tema que merecia ser discutido na Assembleia Intermunicipal da CIMLT. Mencionou que a água e furos de água estavam cancelados. E tudo o que eram investimentos, ditos agrícolas ou outros de alto consumo, nem sequer as câmaras municipais tinham qualquer participação. Depois existia a procura crescente consumos massivos, apenas sujeitas a um licenciamento do Ministério da Agricultura.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, dizendo ter um caso desses no município de Almeirim. Referiu que na margem esquerda do Tejo não havia autorizações para furos, exceto os de água para consumo humano. E era a APA que tratava disso. Se a pessoa tivesse um furo devidamente licenciado e por algum motivo esse furo assoreasse, etc, era possível fazer um pedido. Deu o exemplo de uma fábrica de cenouras, em Almeirim, que precisava de consumo de água. Existiam no local duas propriedades agrícolas grandes que tinham licença para usar furos. O que se iria tratar era um resto zero, em que a água que ia para as cenouras depois era utilizada para as regas. Isto era possível. O que não era possível de momento era permitir novas captações da margem esquerda.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, Francisco Caneira Madelino (PS)**, considerando que acima de 45 mil metros, a proibição não funcionava. Estava confrontado com isso na sua freguesia.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, dizendo que não era assim, por estar na margem esquerda.-----

--- Usou da palavra o senhor **Deputado João Pedro Antunes Osório (CDU)**, considerando que deviam convidar-se as entidades competentes, para se discutir este assunto.-----

--- Usou da palavra o senhor **Presidente do Conselho Intermunicipal da CIMLT, Pedro Miguel César Ribeiro (PS)**, referindo outra questão que não era pacífica, nomeadamente junto dos ambientalistas. Entre 70 a 80% dos consumos de água eram para agricultura. Ou seja, era preciso água para a agricultura. E não era água que se estragava. Era água que a seguir era transformada em alimentos. O Ministério da Agricultura já tinha, entretanto, um estudo que não estava finalizado, que tinha a ver com

Sessão Ordinária de 08 de abril de 2024

o estudo do Pró Tejo. E, portanto, havia uma série de questões que era preciso discutir em conjunto. E não tinham problemas nenhuns que numa Assembleia tal pudesse ser discutido. O senhor Presidente disse estar disponível para convidar a agricultura e o ambiente, através da APA, para discutir o assunto.

--- Usou da palavra o senhor **Presidente da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, Francisco Caneira Madelino (PS)**, voltando a referir que acima de quanto hectares e meio era permitido fazer furos. Por seu lado, havia 70% de pessoas a consumir e havia agregados 3000 a 4000 pessoas, que diziam estar a ser desertificadas, que não podiam consumir mil litros por mês para quatro laranjeiras. E quem tem que discutir isso era a Comunidade. Referiu que ia agendar este tema na próxima reunião, porque era demasiado importante e por se tratar de um recurso escasso.

--- De seguida foram lidas pela senhora **Secretária da Mesa da Assembleia Intermunicipal da CIMLT, Maria de Fátima Coelho Sousa Gregório (PS)**, as minutas das votações dos pontos constantes na Ordem do Dia, tendo sido todas as Minutas **APROVADAS POR UNANIMIDADE**.

--- Não havendo mais assuntos a tratar, o senhor **Presidente da Assembleia Intermunicipal da CIMLT em exercício, Francisco Artur Gomes Gaspar (PSD)**, deu por encerrada a sessão, da qual, para constar, se lavrou a presente Ata, que vai ser assinada pela Mesa da Assembleia Intermunicipal.

O PRESIDENTE DA MESA



A VICE-PRESIDENTE DA MESA



A SECRETÁRIA DA MESA

