



## **Câmara Municipal de Benavente**

**Subunidade Orgânica de Atas e Apoio aos Órgãos Autárquicos**

**Ata n.º 10/2024**

**REUNIÃO ORDINÁRIA DO DIA 04 DE MARÇO DE 2024**

**(Contém 66 páginas e anexos com um total de 619 páginas)**

## ATA N.º 10/2024

### Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Benavente

Início: 14 horas e 31 minutos

Encerramento: 17 horas e 10 minutos

No dia quatro do mês de março de dois mil e vinte e quatro, em Benavente, no edifício dos Paços do Município e sala das reuniões da Câmara Municipal, onde se encontrava pelas catorze horas e trinta minutos, o senhor presidente da Câmara Municipal de Benavente, Carlos António Pinto Coutinho, reuniu a mesma, estando presentes os senhores vereadores:

Catarina Pinheiro Vale e Hélio Manuel Faria Justino, em representação da CDU – Coligação Democrática Unitária

Sónia da Silva Ferreira Quintino e Luís Miguel Neves Feitor, em representação do PSD – Partido Social Democrata

José Manuel Valente Nunes Azevedo, em representação do PS – Partido Socialista

Milena Alexandra Boto e Castro, sem representação política

Pelo senhor presidente foi declarada aberta a reunião, às catorze horas e trinta e um minutos, com a seguinte Ordem do Dia, antecipadamente remetida a todos os vereadores, nos termos do n.º 2 do art. 53.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro:

Ordem	Assunto	Processo	Interessado
	<b>CÂMARA MUNICIPAL / PRESIDÊNCIA-VEREAÇÃO</b>		
	<b>Gabinete de Apoio ao presidente e vereadores</b>		
1	<b>Período destinado às intervenções dos munícipes</b>		
2	Aprovação da ata da reunião anterior		
3	Manifestação de interesse do Município de Benavente em aderir ao Projeto CLDS - 5G e designação da entidade coordenadora local da parceria	Informação n.º 7104, de 27.02.2024	
4	Criação de empresa intermunicipal – Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo, EIM, S.A., em conformidade com o disposto na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto (RJAEL)		

	<b>DIVISÃO MUNICIPAL DE GESTÃO FINANCEIRA</b>		
	<b>Subunidade Orgânica de Compras e Aprovisionamento</b>		
5	Prestação de serviços para a aquisição de comunicações fixas (voz e dados) - lote 1, e comunicações móveis (voz e dados) - lote 2 – Concurso de ajuste direto, na sequência de acordo quadro n.º 01/2024 e 02/2024, pela Central de Compras Eletrónicas da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo / Informação de abertura de procedimento	2024/300.10.005/451 Inf. 7140	
	<b>Subunidade Orgânica de Contabilidade</b>		
6	Resumo diário de tesouraria		
	<b>Subunidade Orgânica de Taxas e Licenças</b>		
7	Pedido de concessão de licença especial de ruído	2024/450.10.215/2, de 20.02	José António Miranda Dias
	<b>DIVISÃO MUNICIPAL DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E DE RECURSOS HUMANOS</b>		
	<b>Apoio Jurídico</b>		
8	Legislação síntese	Informação A.J., de 28 de fevereiro	
	<b>Subunidade Orgânica de Gestão de Recursos Humanos</b>		
	A CONHECIMENTO		
9	Mobilidade interna intercategorias	Despacho n.º 60/2024	
10	Consolidação da mobilidade na categoria de assistente técnico	Despacho n.º 68/2024	
	<b>Subunidade Orgânica de Património</b>		

<p>11</p>	<p>Autorização para celebração de contrato de promessa de compra e venda de 1 prédio urbano, situado entre a Av. Egas Moniz e a Rua dos Operários Agrícolas, na freguesia de Samora Correia, para construção da futura escola secundária de Samora Correia, e aprovação da respetiva minuta</p> <p><b>DIVISÃO MUNICIPAL DE OBRAS MUNICIPAIS, SERVIÇOS URBANOS E TRANSPORTES</b></p> <p><b>OBRAS MUNICIPAIS</b></p> <p><b>Apoio Administrativo às Obras Municipais</b></p>		
<p>12</p>	<p>Empreitada de “Substituição de cobertura em fibrocimento em edifício do estaleiro municipal de Samora Correia – 2.ª fase” – Esclarecimentos / Correção das peças do procedimento</p>	<p>2024/300.10.001/3</p>	<p>Município de Benavente</p>
<p>13</p>	<p>Empreitada de “Requalificação da Estrada das Fontainhas, em Porto Alto” – Concurso público através de agrupamento de entidades adjudicantes, constituído pelo Município de Benavente e pela A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A. / Liberação da caução / Termo do 1.º ano do prazo de garantia</p> <p><b>Gestão de Operações Financiadas</b></p>	<p>2021/300.10.001/14</p>	<p>PEOP – Projetos e Execução de Obras Públicas, Lda.</p>
<p>14</p>	<p>Apresentação de candidatura ao Plano de Recuperação e Resiliência – Investimento RE-C02-i01 – Programa de Apoio ao Acesso à Habitação. Operação: “Reabilitação de 8 fogos – Samora Correia”</p> <p><b>DIVISÃO MUNICIPAL DE OBRAS PARTICULARES, PLANEAMENTO URBANÍSTICO, DESENVOLVIMENTO E AMBIENTE</b></p> <p><b>Subunidade Orgânica de Obras Particulares</b></p>	<p>Inf. 6458, de 21/02/2024</p>	
<p>15</p>	<p>Aprovação de arquitetura – A conhecimento</p>	<p>932/2023</p>	<p>Peritos – Consultores de Gestão, Lda.</p>

16	“ “	1296/2023	João Pedro da Silva Moisés
17	“ “	243/1977	Maria Madalena Correia Justino
18	“ “	2392/2023	A Pitada do Pai, Unipessoal, Lda.
19	Deferimento do pedido de licença administrativa – A conhecimento	487/2023	Rapid Inspiration, Lda.
20	“ “	292/2020	Carpikitchen, Lda.
21	“ “	1902/2022	Carlos Manuel Pires Oliveira
22	Informação prévia	6/2023	Regraland, Lda.
23	Esclarecimento e aprovação da zona urbana consolidada, para aplicação da alínea e) do n.º 4 do artigo 4.º do RJUE, alterado pelo DL n.º 10/2024, de 8 de janeiro, e aprovação do procedimento de alteração do Regulamento Municipal de Urbanização e de Edificação		
	<b>PLANEAMENTO, AMBIENTE E FISCALIZAÇÃO</b>		
24	Elaboração da delimitação da Reserva Ecológica Nacional do Município de Benavente, para adaptação às Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais	10/2024	Promoção oficiosa
25	Toponímia	1/2024	Promoção oficiosa
	<b>DIVISÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO E AÇÃO SOCIAL, CULTURA, TURISMO, DESPORTO E JUVENTUDE</b>		
	<b>Subunidade Orgânica de Ação Socioeducativa</b>		
26	Comemorações dos 824 anos do Foral de Benavente – Pedido de apoio logístico		Junta de Freguesia de Benavente
27	Realização de concerto da Banda da SFB – Pedido de cedência do		Sociedade Filarmónica Benaventense

	Cineteatro de Benavente para 12/05/2024		
28	Convenção Hip Hop – Pedido de cedência do Centro Cultural de Samora Correia		Follow Dance
29	ATIV'ART – Atividades de Tempos Livres   Páscoa Ativa 2024   Proposta	Inf. n.º 7227, de 28/02	
	<b>CULTURA, TURISMO, DESPORTO E JUVENTUDE</b>		
	<b>Fomento Desportivo</b>		
30	Pedido de utilização do Campo Desportivo dos Camarinhas para 28/03/2024		Câmara Municipal de Alcochete
31	Torneio da Pascoa, dias 29 e 30 de março de 2024 – Pedido de apoio logístico		Grupo Desportivo de Benavente
	<b>EDUCAÇÃO E AÇÃO SOCIAL</b>		
	<b>Ação Social</b>		
32	Proposta de celebração de contrato de arrendamento	Inf. n.º 64954, de 26/02	
33	<b>Aprovação de deliberações em minuta</b>		

Secretariou a chefe da Divisão Municipal de Gestão Administrativa e de Recursos Humanos, Palmira Alexandra de Carvalho Morais Alexandre Machado, coadjuvada por Anabela Rodrigues Gonçalves, coordenadora técnica.

## PERÍODO DE ANTES DA ORDEM DO DIA

### SENHORA VEREADORA CATARINA VALE

#### 1- BOLSA DE TURISMO DE LISBOA

Deu nota que o Município de Benavente marcou presença na Bolsa de Turismo de Lisboa, de 28 de fevereiro a 03 de março, presença essa, muito gratificante e reconhecida por todas as entidades e todos os visitantes que passaram pelo *stand*.

Transmitiu que se pretendeu levar, duma forma diversificada, a oferta turística do município, desde logo, com a apresentação de um roteiro turístico de meio-dia e de dia completo, dedicado a uma camada mais sénior que tem solicitado à Câmara Municipal essas visitas.

Acrescentou que houve lugar à apresentação das festas tradicionais, do Festival do Arroz Carolino e do programa de valorização do arroz carolino das lezírias ribatejanas,

tendo havido oportunidade, na passada sexta-feira, de fazer o lançamento do cartaz musical para a 6.<sup>a</sup> edição daquele certame.

Referiu a presença de artesão e produtores, bem como da Associação Teatral Revisteiros, que assumiu, uma vez mais, as figuras da *Miss Espiga* e do *Chef Carolino*, com uma divulgação do território, não só centrada no arroz carolino, mas com uma divulgação mais ampla.

Endereçou um agradecimento à *chef* Célia Pastor Mendes, bem como aos artesãos Octávio e Isabel Costa.

Comentou que, do seu ponto de vista, a presença do Município de Benavente nos cinco dias do certame teve um impacto muito importante para a promoção do território do concelho.

## **2- PRÉMIO PERSONALIDADE DO ANO, NA ÁREA DA CULTURA**

Felicitou a Associação Teatral Revisteiros, por ter ganho o prémio Personalidade do Ano, na área da cultura, atribuído pelo jornal “O Mirante”.

Considerou que aquele foi um prémio muito merecido, em reconhecimento do trabalho de mérito que aquela associação faz, ao nível cultural.

## **SENHORA VEREADORA SÓNIA FERREIRA**

### **1- OBRAS NO EDIFÍCIO ONDE FUNCIONOU O COLÉGIO MIÚDOS E COMPANHIA, EM SAMORA CORREIA**

Questionou se se confirma o início das obras no edifício onde funcionou o colégio Miúdos e Companhia, em Samora Correia, e qual a previsão para a sua conclusão.

### **2- ABERTURA DO POSTO DE TURISMO EM BENAVENTE**

Questionou para quando está prevista a abertura do posto de turismo em Benavente, e se já estão definidos os horários de funcionamento, nomeadamente, aos fins de semana.

Recordou que a Câmara Municipal arrendou o espaço, há cerca de dois anos, para que fosse possível efetuar obras.

### **3- PREVISÃO DA PODA DE ÁRVORES**

Observou que estando a aproximar-se a época das podas, gostaria de saber qual o ponto de situação, nomeadamente, quando pretendem os serviços iniciar essa intervenção.

### **4- SITUAÇÕES RELATIVAS AO CINETEATRO DE BENAVENTE**

Referiu que, ao longo dos últimos dos últimos anos, sempre que há algum espetáculo ou é passado um filme no Cineteatro de Benavente, as pessoas tendem a criar algumas filas, ficando à chuva, ao frio ou ao calor, uma vez que têm de esperar, na rua, pela abertura das portas.

Exemplificou que se verificou essa situação no passado domingo, a que acresce o facto de que havia pessoas ainda por sentar às 16H15, estando a hora do espetáculo marcada para as 16.

Comentou que, ao contrário do que se passa no Centro Cultural de Samora Correia, não há lugares marcados e, portanto, gera-se, muitas vezes, algum caos no interior do Cineteatro e, para além de atrasar o início dos espetáculos, não é confortável para as pessoas andarem à procura de lugares.

Questionou o motivo do bar não estar aberto, quando há espetáculos, por forma a que as pessoas possam comprar uma água, uma bebida, um chocolate ou beber um café.

## **5- FESTIVAL DO ARROZ CAROLINO**

Considerou que o cartaz do Festival do Arroz Carolino é de excelência, a nível musical, denotando, uma vez mais, que se trata, apenas, de um festival de música, embora seja anunciado que se trata de um festival de gastronomia que divulga o arroz carolino, produzido na região.

Referiu que, no ano passado, ficou estupefacta, juntamente com muitos munícipes, pelo facto da carolinata (um produto que divulga aquela iniciativa) apenas poder ser adquirida nos três dias de festival. Ainda assim, houve relatos de vários munícipes, que nem nesses dias conseguiram provar aquela iguaria.

Questionou se aquela estratégia é para manter e, portanto, se aquele doce, que representa o Festival do Arroz Carolino, apenas poderá ser consumido nos três dias do evento, e não nos restaurantes, cafés e posto de turismo.

Observou que embora o novo *site* da Câmara Municipal de Benavente mencione quais os restaurantes aderentes ao Festival do Arroz Carolino Dentro de Portas, bem como alguma informação sobre os pratos de arroz carolino que irão ser servidos durante o certame, não tem sido feito qualquer tipo de trabalho com os restaurantes do município, indicação dada por alguns proprietários de estabelecimentos de restauração.

Comentou que se a Câmara Municipal pretende, efetivamente, que o Festival do Arroz Carolino seja um certame de gastronomia, esse trabalho tem de ser feito, continuamente, e não um mês antes do evento.

Perguntou se já começaram os trabalhos de preparação da zona ribeirinha de Samora Correia para receber o festival, e qual o valor que o Município terá de investir para reabilitar aquela zona.

**Nesta altura da reunião, ausentou-se a senhora vereadora Sónia Ferreira, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com seis elementos.**

## **SENHOR VEREADOR HÉLIO JUSTINO**

### **1- ATIVIDADES DO ANTERIOR FIM DE SEMANA**

Realçou algumas das (muitas) atividades que decorreram no município no anterior fim de semana, promovidas pelo movimento associativo.

Deu os parabéns à ADSCERFA [Associação Desportiva, Social, Cultural, Educativa e Recreativa de Foros de Almada], pela realização do 2.º Passeio a Cavalos; à Sociedade Filarmónica de Santo Estêvão, pela organização do XI Festival das Sopas; ao Clube Futebol Estevense e à Associação de Ginástica de Santarém, que promoveram, no passado sábado, no pavilhão gimnodesportivo de Santo Estêvão, o Campeonato Distrital de Duplo Minitrampolim, o Torneio Distrital de Infantis e, ainda, o Encontro Distrital de Benjamins.

### **2- SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ARTES MARCIAIS**

Felicitou a Associação Desportiva Marcial de Samora Correia, que realizou um seminário internacional de artes marciais, no passado sábado, no pavilhão gimnodesportivo do Porto Alto, iniciativa que contou com a presença de mais de cem atletas de várias vertentes das artes marciais e, também, do grande mestre italiano Fabrizio Lazzarin, que trouxe uma comitiva de cerca de dez pessoas.

Realçou a excelente organização daquele evento, na linha do excelente trabalho que tem sido desenvolvido pela Associação Desportiva Marcial de Samora Correia.

### **3- TAÇA DE PORTUGAL DE GINÁSTICA AERÓBICA**

Endereçou parabéns ao CUAB [Clube União Artística Benaventense], que continua a obter resultados de referência, desta feita, na Taça de Portugal de Ginástica Aeróbica, que decorreu em Coimbra, no passado fim de semana.

Destacou o 2.º lugar obtido, na categoria base, pelo par feminino júnior, composto por Lara Lopes e Lara Nunes, e, na 1.ª Divisão, o 2.º lugar sénior elite individual masculino, obtido por Diogo Soares, que irá representar Portugal na Taça do Mundo, a ter lugar em Cantanhede, de 20 a 24 de março.

### **4- PRÉMIOS PERSONALIDADE DO ANO**

Endereçou felicitações à Associação Teatral Revisteiros pela atribuição, pelo jornal “O Mirante”, do prémio Personalidade do Ano, na área da cultura.

Deu os parabéns a Joaquim Salvador, Sónia Lapa, Mário Pereira e a todos aqueles que fizeram parte do percurso, de quase quarenta anos, da Associação Teatral Revisteiros, uma instituição com um papel único na comunidade.

Felicitou a senhora vereadora Catarina Vale, agraciada com o prémio Personalidade do Ano, na área da política, um prémio muito merecido, pela sua competência e toda a sua entrega ao trabalho em prol da comunidade.

Comentou que é um privilégio trabalhar com a senhora vereadora Catarina Vale, sendo que a atribuição daquele prémio é um orgulho para todos.

**Nesta altura da reunião, regressou a senhora vereadora Sónia Ferreira, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com sete elementos.**

### **SENHOR VEREADOR JOSÉ MANUEL AZEVEDO**

#### **1- XI FESTIVAL DAS SOPAS, EM SANTO ESTÊVÃO / CEIA FADISTA**

Deu os parabéns à Sociedade Filarmónica de Santo Estêvão, pela organização do XI Festival das Sopas, e à Comissão da Sardinha Assada, pela Ceia Fadista que ocorreu no Centro Cultural de Benavente.

#### **2- ESPETÁCULO “NÓS DANÇAMOS”**

Fez referência ao excelente espetáculo “Nós Dançamos”, integrado no Mês da Dança e numa parceria entre a Câmara Municipal de Benavente e o Conservatório Silva Marques, frequentado por alguns alunos do município.

Salientou as inúmeras inscrições para os *ateliers* que decorreram durante aquele mesmo dia, promovendo, assim, o ensino artístico e da dança.

#### **3- PRÉMIOS PERSONALIDADE DO ANO**

Deu os parabéns à Associação Teatral Revisteiros, nomeadamente, a Joaquim Salvador e Sónia Lapa (dois ícones que não podem ser esquecidos), pela atribuição do prémio Personalidade do Ano, na área da cultura.

Considerou que a Associação Teatral Revisteiros tem um impacto bastante importante, não só na freguesia de Samora Correia, como em todo o concelho, na divulgação do teatro e na promoção da cultura, através das suas ações, sejam elas no âmbito do teatro, ou da animação.

Deu os parabéns ao papel das mulheres no poder autárquico e, bem assim, à senhora vereadora Catarina Vale, pelo prémio Personalidade do Ano, na área da política.

#### **4- BOLSA DE TURISMO DE LISBOA**

Disse que esteve presente na BTL [Bolsa de Turismo de Lisboa], tendo sentido que houve, nesta edição, por parte dos munícipes, visitantes, entidades e elementos da comunicação social, com quem teve oportunidade de falar, uma consolidação da marca Festival do Arroz Carolino, não só a nível cultural, como, também, a nível gastronómico. Reconheceu que há, efetivamente, muita coisa a fazer, de forma a consolidar ainda mais aquela marca e definir estratégias no turismo, sendo que os dois polos de divulgação, através dos postos de turismo, constituirão uma mais-valia.

#### **5- SITUAÇÕES RELATIVAS AO CINETEATRO DE BENAVENTE**

Em resposta à senhora vereadora Sónia Ferreira, relativamente à questão dos lugares no Cineteatro de Benavente, transmitiu que está a ser ensaiado um sistema de bilhética e, durante o mês de março, haverá lugares marcados naquela sala.

Acrescentou que aquele sistema de bilhética irá funcionar em parceria com a Ticketline, tendo em conta que muitas entidades artísticas procuram a Câmara Municipal, para promoverem e organizarem os seus espetáculos.

Clarificou que, no que respeita ao espetáculo do passado domingo, a porta do Cineteatro não abriu mais cedo, por indicações da própria organização. No entanto, não retira razão às palavras da senhora vereadora Sónia Ferreira, havendo, com frequência, pessoas a aguardar no exterior e, portanto, os funcionários do Cineteatro já tinham sido alertados, anteriormente, para a necessidade de terem a preocupação de abrir as portas que dão acesso ao *hall*. Contudo, vai insistir nessa preocupação, para que haja conforto para os munícipes.

Deu nota que tem apreciado com o senhor presidente a questão relativa à exploração do bar, que está atualmente, atribuída às associações que fazem os seus espetáculos no Cineteatro, de forma a obterem mais alguma receita para desenvolverem as suas atividades, estando a ser avaliada a possibilidade de concessionar essa mesma exploração.

#### **6- PREVISÃO DA PODA DE ÁRVORES**

Transmitiu que houve um hiato de tempo em que a Câmara Municipal adjudicou a manutenção de espaços verdes a outra empresa, estando, atualmente, o serviço a ser bem feito.

Acrescentou que as podas de árvores estão a ser agendadas, para que a intervenção nos casos mais críticos da freguesia de Benavente ocorra durante o mês de março.

Observou que, tendo em conta a transferência de competências para a Junta de Freguesia de Samora Correia, apenas as árvores situadas em arruamentos, que não espaços verdes, são da responsabilidade da Câmara Municipal e, portanto, o trabalho de poda tem sido feito, paulatinamente.

#### **7- TRÂNSITO NAS ZONAS HISTÓRICAS**

Fez alusão a um assunto que tem abordado em anteriores reuniões de Câmara, para que se possa, em conjunto, encontrar as melhores soluções, e que se prende com o trânsito nas zonas históricas e o não cumprimento das regras de circulação e estacionamento, não permitindo, assim, o usufruto total dessas mesmas zonas por parte dos residentes, visitantes e comerciantes.

Referiu o caso concreto da Rua Associação Comercial de Lisboa, em Samora Correia, onde as pessoas estacionam de forma abusiva e utilizam os lugares destinados a carga e descarga, criando o caos.

#### **SENHOR VEREADOR LUÍS FEITOR**

## **1- REGULARIZAÇÃO DE PAVIMENTO EM ARRUAMENTOS DOS FOROS DE ALMADA E FOROS DA CHARNECA**

Mencionou a existência de buracos na Rua José Francisco Loureiro, em Foros da Charneca, e na Rua “1.º de maio”, em Foros de Almada, devido a cortes do pavimento, e perguntou quando está prevista a sua regularização.

Disse crer que a situação se prende, um pouco, com o movimento de veículos pesados naquela zona, com transporte de inertes.

Acrescentou que uma vez que foi identificada a necessidade de colocar sinalização de proibição ao trânsito de pesados, gostaria de saber o que está previsto ser feito naquela zona.

Na sequência das intervenções dos senhores vereadores, o **SENHOR PRESIDENTE** teceu as seguintes considerações:

### **1- OBRAS NO EDIFÍCIO ONDE FUNCIONOU O COLÉGIO MIÚDOS E COMPANHIA, EM SAMORA CORREIA**

Confirmou que, efetivamente, as obras no edifício onde funcionou o colégio Miúdos e Companhia, em Samora Correia, tiveram início no decurso da manhã.

Disse que estão a decorrer trabalhos de construção civil, desenvolvidos por funcionários da câmara municipal, estando contratados trabalhos de pladur.

Transmitiu que o projeto de estabilidade será entregue nos próximos dias, e está a ser estudado o tipo de elevador a ser colocado.

Acrescentou que a intervenção será concluída o mais rápido possível.

### **2- ABERTURA DO POSTO DE TURISMO DE BENAVENTE**

Esclareceu que estão a ser desenvolvidas obras de adaptação do espaço onde irá funcionar o posto de turismo de Benavente, havendo a perspetiva de estar apto a funcionar no início do próximo verão.

### **3- PREVISÃO DA PODA DE ÁRVORES**

Realçou que a manutenção das árvores em Santo Estêvão e Barrosa é da integral responsabilidade das respetivas Juntas de Freguesia, sendo que, em Samora Correia, apenas algumas árvores que estejam fora dos espaços verdes são da responsabilidade da Câmara Municipal.

Acrescentou que, daquilo que tem conhecimento, a Junta de Freguesia de Samora Correia já procedeu à poda das árvores que são da sua responsabilidade, sendo poucas as árvores da responsabilidade da Câmara Municipal a necessitarem de poda.

### **4- SITUAÇÕES RELATIVAS AO CINETEATRO DE BENAVENTE**

Disse que está a ser preparada a implementação de um *software* para os ingressos nas piscinas municipais e nos espaços culturais, com a perspetiva de, em alguns casos, haver a capacidade das próprias pessoas adquirirem o seu ingresso, diretamente, através duma aplicação no telemóvel, permitindo, seguramente, mais vantagens e melhorando todo o procedimento.

Observou que o bar do Cineteatro de Benavente não é um espaço atrativo para a respetiva exploração, em regime de concessão e, portanto, a Câmara Municipal tem permitido que as coletividades e associações utilizem aquele espaço durante as suas iniciativas, para que possam ter uma fonte de receita.

Acrescentou que está a ser estudada a possibilidade de concessionar o bar a uma coletividade.

## 5- FESTIVAL DO ARROZ CAROLINO

Considerou que há um discurso redutor que pretende pôr em causa o Festival do Arroz Carolino, uma iniciativa que tem grande projeção e é importante para o município, não podendo ser resumida a um espetáculo musical.

Disse que o Festival do Arroz Carolino consta da estratégia definida para o desenvolvimento e valorização turística do município, não se tratando, apenas, dum momento de promoção gastronómica, mas, também, territorial.

Sublinhou que o arroz carolino foi identificado como um produto importante no território, no que diz respeito à valorização agrícola e ambiental, não havendo dúvidas nenhuma que os campos de arroz constituem espaços excelentes para o habitat do estuário do Tejo, permitindo o processo migratório das aves, um aspeto importantíssimo da paisagem e do ambiente.

Salientou que a União Europeia desenvolveu medidas de apoio aos agricultores portugueses, atribuindo uma verba para que os campos estejam inundados no período de inverno e serem criadas as condições para que o processo de migração das aves possa acontecer.

Frisou que Portugal é o país da Europa que consome mais arroz, *per capita*, consumindo cada português, em média, vinte quilos de arroz e, portanto, estando Benavente entre os dois primeiros municípios com maior área de cultivo de arroz, mal seria se a Câmara Municipal não identificasse esse produto, nas suas diversas dimensões.

Observou que o Festival do Arroz Carolino, desenvolvido, diretamente, pela Câmara Municipal, tem constituído um ponto de referência, de âmbito nacional, sendo o arroz carolino já conhecido e identificado com a produção de Benavente, algo extremamente positivo.

Afirmou que a promoção de um território não se faz de um dia para o outro, sendo, obviamente, preciso consolidar um conjunto de projetos.

Mencionou que sendo certo que o arroz carolino não é um produto fácil de confeccionar, tem uma qualidade que o diferencia e, por isso, a Câmara Municipal tem vindo a fazer um trabalho de envolvimento da população e dos estabelecimentos de restauração, proporcionando *workshops* para ajudar nas boas regras de confeção do arroz carolino. Aludiu a que os festivais são sempre espaços de convívio, confraternização, aproximação entre as pessoas e de bem receber, sendo que terá, brevemente, oportunidade de submeter à apreciação do Executivo, o estudo que foi feito sobre o impacto e valorização que é proporcionado pelo Festival do Arroz Carolino.

Manifestou absoluta discordância que se resume o Festival do Arroz Carolino a um momento musical, porque o evento tem, também, a ver com a valorização dos produtos dos artesãos e dos produtores, nas mais diversas áreas, e de um território que se procura dar a conhecer.

Disse não ter dúvidas absolutamente nenhuma que o Festival do Arroz Carolino tornou o município de Benavente mais conhecido e associou a cultura do arroz ao território, havendo cada vez mais gente a participar no evento.

Acrescentou que o Festival do Arroz Carolino Dentro de Portas não é, apenas, um evento de música, mas uma forma de ajudar a promover a restauração local que, em datas previamente estabelecidas, têm pratos confeccionados com arroz carolino para degustar, associando, também, um pequeno momento musical, muitas vezes com a “prata da casa”.

Recordou que a Câmara Municipal adquiriu, em tempos, cerca de quatro hectares junto à zona ribeirinha de Samora Correia e, recentemente, adquiriu um terreno privado, de forma a poder fazer a abertura da atual zona ribeirinha para o terreno designado por Quinta dos Gatos, estando a ser elaborado um estudo para definição da estratégia para esse mesmo terreno, para ficar balizado onde deverão as intervenções acontecer.

Entretanto, estão a ser criadas condições para ali se poder realizar a feira anual e outras iniciativas da Junta de Freguesia de Samora Correia e, portanto, está a ser feita a mobilização do solo e irão ser instaladas algumas infraestruturas, nomeadamente, rede elétrica, de saneamento e de águas, para que o espaço possa ser utilizado para o Festival do Arroz Carolino, sendo necessário encontrar verbas que possam estar disponíveis em fundos comunitários, para fazer face à intervenção de grande dimensão para requalificação do espaço.

## **6- PRÉMIOS PERSONALIDADE DO ANO**

Comentou que o reconhecimento pelas pessoas que se destacam, seja pela sua personalidade, pelo seu trabalho ou pela forma como se afirmam, é sempre bom e deve acontecer.

Endereçou parabéns à Associação Teatral Revisteiros, por ter sido agraciada pelo jornal “O Mirante” com o prémio Personalidade do Ano, na área da cultura, um prémio, inteiramente, justo e merecido, por todo o trabalho que tem feito, ao longo de muitos anos, em prol da cultura e da promoção da forma de fazer essa cultura, sendo muitas as pessoas que já passaram por aquela associação e encontraram um espaço para a sua afirmação cultural.

Deu os parabéns à senhora vice-presidente, Catarina Vale, pela atribuição do prémio Personalidade do Ano, na área da política, reconhecimento que também considera justo, pelo seu trabalho, forma de estar muito assertiva e dedicação, em prol da causa pública. Registou a sua satisfação por aquelas duas nomeações, que acabaram por ser premiadas na iniciativa do jornal “O Mirante”.

## **7- TRÂNSITO NAS ZONAS HISTÓRICAS**

Disse ter notado que há, efetivamente, uma atitude que não será a mais correta, por parte dos cidadãos, relativamente ao estacionamento nas zonas históricas.

Comentou que embora os presidentes de câmara tenham, normalmente, lugar em grande destaque, para poderem parquear as suas viaturas, não tem nenhum lugar marcado e não lhe custa, absolutamente, nada deixar a sua viatura no parque de estacionamento que existe a dois minutos do edifício dos Paços do Município.

Sublinhou que já estabelecera anterior contacto com a GNR, insistiu nesse contacto, recentemente, e sabe que têm sido passadas centenas de multas, por incumprimento das regras de estacionamento, multas essas que vão começar a chegar a casa das pessoas, que não podem alegar desconhecimento, porque a Câmara Municipal fez aquilo que lhe competia, em termos de alertar os munícipes, e toda a gente sabe, perfeitamente, que não pode estacionar em determinados locais.

Deu nota que lhe tem sido sugerida a colocação de um conjunto de pilares, no entanto, crê que a sociedade deve ter a capacidade de cumprir regras e disciplina.

Observou que irão ser colocadas floreiras em Samora Correia, à semelhança do que foi feito na zona comercial de Benavente e, ao mesmo tempo, será instalada em algumas ruas, nomeadamente, na Rua Associação Comercial de Lisboa, sinalização permitindo o estacionamento por períodos determinados.

Comentou que os carros que se encontram indevidamente estacionados pertencem, muitas vezes, às próprias unidades comerciais e, portanto, não se pode querer ter chuva no nabal e sol na eira.

Afirmou que se houver necessidade de medidas mais drásticas, a Câmara Municipal adotá-las-á.

Aproveitou a oportunidade da reunião estar a ser transmitida *online*, para avisar que existem dezenas de multas, havendo um atraso de três ou quatro meses no seu envio para os visados, mas elas irão chegar.

Reiterou que as pessoas não podem alegar desconhecimento das regras.

## **8- REGULARIZAÇÃO DE PAVIMENTO EM ARRUAMENTOS DOS FOROS DE ALMADA E FOROS DA CHARNECA**

Disse que o senhor vereador Hélio Justino acompanhou a situação do trânsito de veículos pesados em determinados arruamentos dos Foros da Charneca e Foros de Almada, tomou as medidas que eram necessárias e, portanto, os buracos e cortes do pavimento terão a ver, provavelmente, com alguns trabalhos que tenham sido executados na via pública, por algumas das empresas a quem os serviços estão concessionados.

Pediu ao senhor vereador Hélio Justino que ordene ao serviço de Fiscalização que verifique a situação e sejam tomadas as medidas necessárias para que as entidades responsáveis reponham o pavimento.

## **SENHORA VEREADORA CATARINA VALE**

### **1- ABERTURA DO POSTO DE TURISMO DE BENAVENTE**

Disse que, no âmbito da visão estratégica do Município de Benavente, na área do turismo, a Câmara Municipal entende que a criação de postos de turismo é importante, na medida em que permitirá, no futuro, divulgar a oferta turística de forma mais alargada, temporalmente.

Transmitiu que é intenção da Câmara Municipal que os postos de turismo estejam abertos também ao fim de semana, com horário definido, com venda de alguns produtos e, obviamente, com a divulgação do território.

Informou que haverá um posto de turismo em Benavente e um posto de informação turística no Palácio do Infantado, em Samora Correia.

### **2- FESTIVAL DO ARROZ CAROLINO**

Observou que o Festival do Arroz Carolino é apenas um eixo do projeto de valorização do arroz carolino das lezírias ribatejanas do município de Benavente.

Disse que, enquanto eixo estratégico e promotor da vinda de visitantes e divulgação do território, o Festival do Arroz Carolino já vai na 6.<sup>a</sup> edição, parecendo-lhe que tem cumprido o seu objetivo.

Sublinhou que o Festival do Arroz Carolino tem um cariz gastronómico, e não musical. Comentou que eventos que se iniciam e ainda têm pouco tempo de existência, necessitam duma âncora e, no caso concreto, essa âncora é, naturalmente, a parte cultural, associada à parte gastronómica, que está presente desde o primeiro evento.

Considerou que houve uma evolução muito grande, em termos de apresentação gastronómica, numa oferta mais económica na Praça do Arroz, com as Bancas do Arroz Carolino, uma ideia inovadora que surgiu, apenas, no Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas.

Acrescentou que muitas pessoas têm acorrido ao Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas, sendo que, curiosamente, e de acordo com o estudo que foi feito (e que há de ser apresentado ao órgão executivo), essas pessoas vêm pela parte gastronómica.

Mencionou que foi possível perceber, na BTL, que as pessoas já sabem que o Festival do Arroz Carolino tem muitos pratos confeccionados com arroz carolino e uma oferta muito diversificada, havendo muitas pessoas que disseram já ter começado a experimentar aquele arroz, que desconheciam até então.

Referiu que não se deveria desvalorizar o Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas, na medida em que é um evento concelhio, de promoção do território, crendo que a força de todos seria melhor para poder atrair ainda mais pessoas.

Afirmou que a restauração tem sido o maior desafio para a Câmara Municipal. No entanto, a situação está muito diferente daquilo que já esteve, no passado, sendo que

o Festival do Arroz Carolino Dentro de Portas decorreu durante todo o ano de 2023, e só não teve lugar num restaurante, por opção própria, porque o proprietário entendeu que o seu espaço de restauração não tinha características para aquele evento.

Assinalou que o Festival do Arroz Carolino Dentro de Portas é um motivo de divulgação do produto, ao longo dos anos, e terá continuidade em 2024, mantendo as iniciativas nos restaurantes, com fins de semana dedicados ao arroz carolino, e haverá momentos nos mercados diários, da responsabilidade das Juntas de Freguesia, em que será oferecida alguma mostra da Academia do Arroz (que também existe no Festival do Arroz Carolino), ensinando como se pode confeccionar aquele produto.

Transmitiu que tem havido um contacto muito próximo com entidades da área científica, nomeadamente, a Casa do Arroz e a COTArroz (entre outros), curiosamente, com vontades expressas de poderem estar no Festival do Arroz Carolino e, portanto, esse será outro eixo de intervenção, ligado à inovação agroalimentar e à biodiversidade.

Frisou que embora o Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas seja apontado por alguns como uma estratégia falhada, considera que se trata duma estratégia em modo de progressão evolutiva, orgulhando-se muito de ir para a 6.ª edição que, para além do forte cartaz musical, tem a enorme expectativa das pessoas irem até àquele evento para degustar o arroz carolino.

Disse que a carolinata é um doce criado pela *chef* Célia Pastor, e que será um exclusivo do Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas, a fim de incentivar as pessoas que as queiram degustar, a visitarem aquele Festival.

Acrescentou que a promotora daquela iguaria tem outros projetos, cabendo-lhe a ela divulgá-los e, portanto, embora seja provável que a carolinata deixe de ser um produto exclusivo do Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas, ficará sempre presente naquele evento.

Reconheceu que houve, efetivamente, alguma rutura do *stock* de carolinatas durante a última edição do Festival, facto que considerou muito positivo, denotando que foram muitas as pessoas que visitaram o Festival do Arroz Carolino e, de facto, a dimensão de produção não foi suficiente. No entanto, essa produção já está preparada de outra forma, para que não falem carolinatas. Ainda assim, se faltarem, isso significará que a 6.ª edição do Festival do Arroz Carolino teve muito sucesso.

O SENHOR VEREADOR LUÍS FEITOR referiu que o PSD não tem nenhuma estratégia destrutiva em relação ao Festival do Arroz Carolino das Lezírias Ribatejanas, estando a falar-se de arroz, como se poderia falar de batatas, ou outra coisa qualquer.

Sublinhou que o PSD apenas pretende realçar alguns factos que, na opinião de muitas pessoas, não batem certo.

Mencionou que o Festival vai na 6.ª edição, com mais de dois milhões de euros gastos em toda a promoção do evento e nos Festivais do Arroz Carolino Dentro de Portas, e embora se trate de um produto de difícil confeção, não houve, no ano passado, nenhum restaurante de referência, no município, a confeccionar aquela variedade de arroz, nenhum irá marcar presença no Festival de 2024 e, portanto, questiona se o arroz vai ser confeccionado pela Comissão de Festas, ou pelos Bombeiros.

Acrescentou que se a Câmara Municipal entende que tem de haver aspiração maior; se não consegue convencer restaurantes ou cozinheiros de referência a estarem representados e a confeccionarem arroz carolino, para que os munícipes possam convidar amigos e familiares a visitar o Festival do Arroz Carolino e degustar o arroz carolino das lezírias ribatejanas, pensa que a organização do Festival tem vários desafios.

Deu nota de um aspeto importante, que se prende com os milhões de euros que já foram investidos na promoção de um condimento, sem qualquer retorno para o município, e com o facto de os restaurantes do município estarem vazios nos próprios dias do Festival (situação normal, porque estando o Festival a decorrer, as pessoas vão para o evento, e não à restauração), contrariamente àquilo que se verifica noutros eventos semelhantes, como é o exemplo do Mês da Enguia, em Salvaterra de Magos, onde o

produto é promovido nos restaurantes, as pessoas vão, comem, gostam e voltam de novo.

Fez alusão ao facto da carolinata ser um exclusivo do Festival do Arroz Carolino, apesar de, muito provavelmente, poder ser confeccionada e consumida em qualquer altura e poder vir a ter muito sucesso, situação similar à do cabresto, um doce produzido em Samora Correia que também só se pode provar em alturas específicas.

Comentou que o arroz não tem potencial para atrair pessoas para o Festival do Arroz Carolino e, portanto, utiliza-se um cartaz musical que as atraia, e a crítica do PSD é em relação à forma como se define a estratégia de desenvolvimento do turismo, em torno de um produto que, por ser um condimento, não justifica o investimento que tem sido feito, sem qualquer retorno para o município.

O SENHOR PRESIDENTE considerou normal haver visões diferentes.

Observou que há cerca de quatro mil e quinhentos hectares de cultivo de arroz no município de Benavente, sendo que a biodiversidade tem muito impacto, em função dessa cultura e, consoante as estações do ano, o ciclo de cultivo do arroz proporciona várias imagens à paisagem do concelho, que é ímpar.

Sublinhou que o Festival do Arroz Carolino pretende validar um produto importante para o território, do ponto de vista ambiental e paisagístico, e ao promover o arroz, a Câmara Municipal também está a promover a forma de estar do seu território, permitindo que não se transforme, nem se altere.

Comentou que a vertente gastronómica do Festival do Arroz Carolino também é importante, porque apesar de serem consumidos, em Portugal, cerca de vinte quilos de arroz por habitante, as pessoas não valorizam o produto de excelência que é o arroz carolino, que se afirma numa forma diferente.

Referiu que se for feito um inquérito em Benavente, acerca da forma como as pessoas identificam o arroz, entre carolino e outras variedades, e a sua valorização gastronómica, haverá, seguramente, uma diferença imensa, após cinco edições do Festival do Arroz Carolino, porque as pessoas aprenderam a valorizar um produto endógeno e de excelente qualidade.

Exemplificou que embora sempre tenha sido consumidor de arroz, passou a ter uma noção perfeitamente diferente e é, atualmente, um consumidor de arroz consciente e que sabe tirar partido, em termos de gastronomia, daquilo que o arroz carolino tem para oferecer.

Afirmou que a estratégia da Câmara Municipal não se centra, apenas e só, na valorização gastronómica, mas, sobretudo, na afirmação de um produto e de um território.

Disse que a carolinata é um produto que a Câmara Municipal associou ao Festival do Arroz Carolino, tem feito a sua promoção e tudo fará para que possa ser um sucesso e uma imagem da doçaria local.

Mencionou que não conhece nenhum festival, ligado seja ao que for, que não tenha associado um bom cartaz musical, porque os festivais são momentos de partilha e confraternização, e a cultura faz parte da forma de estar da população.

A SENHORA VEREADORA CATARINA VALE disse que a equipa do Turismo tem desenvolvido um trabalho extraordinário, estando, atualmente, a fazer uma segunda ronda a todos os restaurantes e a trabalhar com os mesmos, relativamente ao Festival do Arroz Carolino Dentro de Portas.

No que concerne à participação dos restaurantes de referência do município no Festival do Arroz Carolino, esclareceu que, de acordo com aquilo que lhe tem sido transmitido, embora gostassem de participar no certame, têm uma dificuldade enorme em duplicar a equipa de cozinha, por forma a não fechar os espaços originais, que são estabelecimentos de restauração já firmados, com os seus clientes e, portanto, têm de manter a qualidade.

Afirmou que a promoção do arroz carolino nos restaurantes existe, e vai ser reforçada com o novo Festival do Arroz Carolino Dentro de Portas, em que haverá, em cada fim de semana, um restaurante com dois ou três dias dedicados ao evento, com oferta de pratos confeccionados com arroz carolino.

Deu nota que tendo comentado com uma *chef*, há algum tempo, que as pessoas lhe estavam sempre a dizer que o arroz carolino é um acompanhamento, obteve a resposta de que esse acompanhamento dá nome ao prato, como é o caso do arroz de pato e do arroz de marisco e, portanto, há que valorizar esse produto e não ter medo de olhar para as suas potencialidades.

Considerou que seis anos de Festival do Arroz Carolino não é absolutamente nada, em comparação com outros certames em territórios que têm produtos já firmados, há muitos anos. Ainda assim, há pessoas que se deslocam ao Festival do Arroz Carolino, desde a sua 1.<sup>a</sup> edição, apenas e só, para degustarem pratos de arroz carolino, e vêm em número cada vez maior, como comprovará o estudo que referiu, anteriormente.

Acrescentou que o modelo, entretanto, adotado para o Festival do Arroz Carolino prevê a participação de um restaurante do município (há já restaurantes a quererem estar presentes na edição de 2024) e, também, das coletividades, numa perspetiva dum arroz mais tradicional, e crê que essa foi uma ótima escolha.

Convidou todos os que estão a acompanhar a transmissão *online*, para estarem na 6.<sup>a</sup> edição do Festival do Arroz Carolino, onde a presença do arroz carolino vai ser, seguramente, efetiva.

O SENHOR PRESIDENTE desafiou os senhores vereadores a indicarem os custos de certames da dimensão do Festival do Arroz Carolino.

Disse que o Festival do Arroz Carolino foi desenvolvido, desde a primeira hora, com organização exclusiva da Câmara Municipal e a participação dos seus trabalhadores e quadros técnicos, enquanto a generalidade das iniciativas que decorrem pelo País são feitas com chave na mão e, portanto, pagas a bom preço.

Afirmou que o Festival do Arroz Carolino é feito com a “prata da casa” e a custos muito mais comedidos, graças à capacidade que os trabalhadores da câmara municipal têm, para desenvolver uma iniciativa que, do ponto de vista da sua conceção e concretização, não deve nada aos melhores festivais que são organizados no País.

Assinalou que a empresa indicada pela Entidade de Turismo para organizar a 1.<sup>a</sup> edição do Festival do Arroz Carolino pediu à Câmara Municipal seiscentos mil euros para fazer o certame e, portanto, a Autarquia optou por fazer o evento com os seus trabalhadores, com resultados que estão à vista, não tendo ficado a dever nada, em termos de capacidade de organização, promoção e bem receber.

O SENHOR VEREADOR LUÍS FEITOR disse que a questão tem a ver com o propósito máximo do investimento e o respetivo retorno, face a determinados problemas existentes no concelho, nomeadamente, a falta de creches. Por outro lado, há muitos custos que não estão, diretamente, relacionados com o Festival do Arroz Carolino, mas também têm de ser contabilizados, como é o caso do tempo de consumo duma larga dezena de funcionários que, provavelmente, poderiam estar a fazer outro tipo de trabalho, que seria aquilo que a população estaria à espera.

O SENHOR PRESIDENTE considerou que a imagem que o senhor vereador Luís Feitor pretende passar é errada, porque, para além de não se incrementar custos quando se faz algo com a “prata da casa”, não é por causa do Festival do Arroz Carolino que há falta de creches.

Assinalou que, na campanha eleitoral em curso para as Legislativas, ainda não ouviu nenhum dos partidos dizer que, efetivamente, é necessário ter políticas para disponibilizar equipamentos para acolher as crianças, tal como não ouviu ninguém que representa o Poder Local dizer que é vergonhoso que se lancem avisos para candidatar apoios para a construção de creches, com quatro mil euros por utente, quando o custo

para concretizar uma intervenção dessa natureza, é cinco vezes superior. No entanto, o discurso é mais populista e virado para aquilo que as pessoas gostam de ouvir, e não se alerta a população que é preciso ter consciência da mentira e do jogo político, quando o real problema das pessoas não é, efetivamente, resolvido.

O SENHOR VEREADOR LUÍS FEITOR disse que todos concordam que uma coisa é a Administração Central decidir algo e, coisa diferente, é dar as ferramentas necessárias. No entanto, o que pretende referir é que os pais de família que têm uma necessidade e um desafio, não conseguem compreender como é que se gasta tanto dinheiro no Festival do Arroz Carolino, quando, com essa verba, a Câmara Municipal, poderia, provavelmente, resolver o problema da falta de creches. Acrescentou que, enquanto político e representante da população, tem de mencionar essa questão.

O SENHOR PRESIDENTE comentou que isso é induzir as pessoas em erro. Observou que, na boca de muita gente, incluindo os vereadores do PSD, o dinheiro gasto no Festival do Arroz Carolino daria para resolver todos os problemas da comunidade. No entanto, essa verba corresponde, apenas, a umas “migalhinhas” do Orçamento.

O SENHOR VEREADOR LUÍS FEITOR reiterou que a questão se prende com aquilo que mencionou, anteriormente. Mencionou que é o senhor presidente que faz a gestão do Orçamento e das prioridades.

O SENHOR PRESIDENTE sublinhou que a Câmara Municipal até poderia acabar com os apoios à Festa da Sardinha Assada e ao Carnaval, e direcionar essas verbas para as creches, assumindo uma responsabilidade que é do Estado. Contudo, não acha que essa seja uma boa visão das coisas.

## **01 - CÂMARA MUNICIPAL/PRESIDÊNCIA-VEREAÇÃO**

### **01.01- Gabinete de Apoio ao presidente e vereadores**

#### **Ponto 1 – PERÍODO DESTINADO ÀS INTERVENÇÕES DOS MUNÍCIPES**

#### **JOÃO DOS SANTOS CUCO**

##### **1- INCÓMODOS PROVOCADOS PELA ATIVIDADE DA EMPRESA MNS – VALORIZAÇÃO DE RESÍDUOS, LDA.**

Disse que o problema que o traz à reunião de Câmara é sempre o mesmo, e prende-se com os incómodos provocados pela atividade da empresa MNS.

Sublinhou que há seis anos que se debate com aquele problema, procurando, junto do senhor presidente, uma maneira de o resolver.

Recordou que esteve numa reunião de Câmara em junho e, à data, disse ao senhor vereador Hélio Justino que gostava de estar presente numa reunião, quando houvesse uma fiscalização da CCDRLVT [Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo]. Contudo, nada mais soube acerca disso.

Observou que é natural que a empresa não esteja a laborar aquando duma fiscalização da CCDRLVT.

Comentou que, aparentemente, são mais importantes os impostos que aquela empresa paga, do que a saúde de quem mora nas imediações daquele espaço.

Perguntou qual é o ponto da situação.

O SENHOR PRESIDENTE observou que sendo certo que já passaram alguns meses sobre a última vez que o senhor João dos Santos Cuco esteve presente numa reunião do órgão executivo, crê que também conhece a ação que a Câmara Municipal tem desenvolvido e o problema que lhe está inerente.

Referiu que o proprietário da empresa transmitira à Câmara Municipal que iria comprar um espaço para instalar a atividade e apesar de, efetivamente, a empresa MNS se localizar, atualmente, na zona industrial da Murteira, em Samora Correia, junto ao Hiper Grossista Centro Norte Sul, parece estar a laborar num segmento diferente (desmantelamento e valorização de viaturas e venda de peças), tendo a componente de recuperação e tratamento de resíduos ficado para segundo plano.

Acrescentou que a Câmara Municipal já fez as notificações que tinha a fazer, instaurou processos em Tribunal e tem insistido junto da IGAMAOT [Inspeção Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território] e da CCDRLVT, para que possa ser colocado um fim à atividade desenvolvida na Estrada da Figueira Milheira. Comentou que não é preciso a empresa estar a laborar, para se perceber a dimensão que a atividade atingiu, atendendo à quantidade de sucata amontoada naquele quintal. Pediu ao senhor vereador Hélio Justino para fazer um ponto de situação.

O SENHOR VEREADOR HÉLIO JUSTINO disse que, infelizmente, não consegue adiantar muito mais do que aquilo que tem dito, aquando da presença do senhor João dos Santos Cuco em anteriores reuniões de Câmara, ou nos contactos telefónicos que têm estabelecido.

Referiu que, tal como o senhor João dos Santos Cuco sabe, já estiveram no local elementos da CCDRLVT, a fim de selarem a atividade, mas não o fizeram, porque a entrada é a mesma que dá acesso ao edifício que serve de casa de morada de família. Contudo, a Câmara Municipal já tentou transmitir à CCDRLVT que não é bem assim, daí ter solicitado uma vistoria conjunta e reuniões, mas não tem sido obtida uma resposta positiva.

Acrescentou que o responsável pela empresa desenvolveu um processo de licenciamento de um dos pavilhões num lote da zona industrial da Murteira, tendo a Câmara Municipal ficado na expectativa que, de facto, a atividade mudasse para aquele local.

Observou que já existe publicidade a uma atividade paralela, da mesma empresa, e desconhecendo se é compatível as duas atividades naquele espaço, vai procurar reunir com o responsável, para perceber qual é, efetivamente, a sua intenção.

O SENHOR PRESIDENTE assumiu o compromisso de marcar uma reunião na CCDRLVT e levar o senhor João dos Santos Cuco consigo, para se aperceber como as coisas são.

**Ponto 2 – APROVAÇÃO DA ATA DA REUNIÃO ANTERIOR:** Após a confirmação de que todos os membros da Câmara Municipal tinham conhecimento do conteúdo da ata da reunião anterior, oportunamente distribuída, foi dispensada a sua leitura nos termos do art. 4.º do Decreto-Lei n.º 45362, de 21 de novembro de 1963 e, submetida a votação, foi a mesma aprovada por unanimidade.

**Ponto 3 – MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE DO MUNICÍPIO DE BENAVENTE EM ADERIR AO PROJETO CLDS - 5G E DESIGNAÇÃO DA ENTIDADE COORDENADORA LOCAL DA PARCERIA**

**Informação n.º 7104, de 27.02.2024**

Tendo como finalidades primordiais a promoção da inclusão social, o combate à pobreza e a promoção da coesão territorial, o Programa de Contratos Locais de Desenvolvimento Social (Programa CLDS) tem permitido o acesso a financiamento em territórios que revelam maiores dificuldades de mobilização para a apresentação de projetos em determinadas áreas temáticas fundamentais no combate à pobreza e exclusão social.

O novo programa CLDS 5G pretende reforçar as políticas de inclusão social e combate à pobreza em Portugal, encarando o território como uma dimensão essencial para a sua concretização, concentrando as intervenções nos grupos populacionais que evidenciam fragilidades mais significativas e promovendo a mudança tendo em conta os fatores de vulnerabilidade.

Assim, e considerando que:

a) Nos termos do n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 428/2023, foi publicado o Despacho n.º 514/2024, de 18 de janeiro, da secretária de Estado da Inclusão, que determina que o concelho de Benavente é elegível, no âmbito do Programa CLDS – 5G, pelo que será alvo de financiamento;

b) A população residente no município, o montante de financiamento atribuído é de 554 700,00 € (quinhentos e cinquenta e quatro mil e setecentos euros), sendo que a equipa técnica a afetar deverá ser composta, no mínimo, por um coordenador e dois técnicos superiores;

c) No âmbito do programa CLDS, o projeto a implementar no concelho deverá ser de âmbito concelhio e tem de desenvolver, no mínimo, 6 ações dos eixos abaixo referidos, nos termos do artigo 5.º da Portaria n.º 428/2023, de 12 de dezembro:

Eixo 1 – Emprego, formação e qualificação;

Eixo 2 – Eixo 2: Combate à pobreza e à exclusão social das crianças e dos jovens, promotor de uma efetiva garantia para a infância;

Eixo 4 – Desenvolvimento social, capacitação comunitária e intervenção em contextos de emergência social e de cenários de exceção.

Submete-se à consideração da Câmara Municipal a manifestação de interesse no desenvolvimento de um projeto CLDS – 5G no município de Benavente e, nos termos do previsto no n.º 2 do artigo 11.º da Portaria n.º 428/2023, de 12 de dezembro, designar como entidade coordenadora local da parceria para o CLDS – 5G a Fundação Padre Tobias.

A chefe de Gabinete de Apoio ao Presidente – Coordenadora do Núcleo Executivo da Rede Social do Município de Benavente, Clarisse Castanheiro

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE pediu para retirar o Ponto da Ordem do Dia, dado que a matéria em apreço carece de um parecer prévio do CLAS [Conselho Local de Ação Social].

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade retirar o presente Ponto de Ordem do Dia.

**Nesta altura da reunião, ausentou-se a senhora vereadora Sónia Ferreira, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com seis elementos.**

**Ponto 4 – CRIAÇÃO DE EMPRESA INTERMUNICIPAL – EMPRESA INTERMUNICIPAL TRANSPORTES LEZÍRIA DO TEJO, EIM, S.A., EM**

## **CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NA LEI N.º 50/2012, DE 31 DE AGOSTO (RJAEL)**

### **Proposta n.º 7438/2024, de 28/02**

Considerando que:

- i. O serviço de transporte de passageiros é um serviço público essencial, conforme aliás é reconhecido pela alínea h) do n.º 2 do artigo 1.º da Lei n.º 23/96, 26/07.
- ii. Até ao momento presente, o serviço público de transporte rodoviário de passageiros, abrangendo linhas intermunicipais e linhas municipais nos territórios dos Municípios participantes na Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT), é prestado por via de operadores privados.
- iii. Oportunamente, a CIMLT lançou o procedimento pré contratual tendente à seleção de um novo operador, tendo, todavia, o referido procedimento ficado *deserto*, por falta de apresentação de propostas válidas.
- iv. Face a esta ausência de resposta do mercado, e em cumprimento do disposto no artigo 32.º da Lei n.º 50/2012, de 31/08 (RJAEL), a CIMLT procedeu à elaboração dos estudos técnicos constantes do ANEXO I, dos quais resulta que a melhor decisão pública a tomar consiste na prossecução da atividade de prestação do serviço público de transporte rodoviário pelas próprias entidades públicas (a CIMLT e os Municípios integrantes), por via da criação de um operador interno com o formato de sociedade detida pela CIM e pelos Municípios que a integram.
- v. Sendo uma necessidade pública essencial, é prioridade das entidades públicas envolvidas garantir níveis de qualidade de serviço.
- vi. Tal como definido no princípio geral constante do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 50/2012, de 31/08, a criação das empresas locais deve ser fundamentada na melhor prossecução do interesse público, assim como na conveniência de uma gestão subtraída à gestão direta face à especificidade técnica e material da atividade a desenvolver, o que bem se justifica no já mencionado estudo.
- vii. De mencionar que é possível às entidades públicas criarem operadores internos nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 5.º, artigo 16.º e 17.º do RJSPTP.
- viii. De igual forma, conforme decorre do estudo indicado, encontram-se preenchidos os requisitos previstos nos artigos 115.º e 122.º da Lei n.º 75/2013, de 12/09.
- ix. O estudo técnico levado a cabo por uma entidade independente avalizou a viabilidade económico-financeira e a racionalidade económica da criação de uma nova empresa intermunicipal, tendo identificado ganhos de qualidade e a racionalidade acrescentada decorrente do desenvolvimento da atividade através de uma entidade empresarial.
- x. Ademais, o incremento da qualidade do serviço a ser prestado à população repercute-se na prossecução do interesse público, justificando, assim, a criação de uma empresa intermunicipal.
- xi. Com efeito, em razão da natureza da atividade em questão, de atividade de prestação de serviços individualizados ao público e, portanto, “*empresarializável*”, e designadamente das suas especificidades técnicas e materiais, o melhor modo de prossecução da atividade corresponde ao formato da empresa local participada pela CIMLT e pelos Municípios integrantes, conforme o disposto no n.º 1 do artigo 6.º do RJAEL.

- xii.** Os Municípios e as Entidades Intermunicipais podem participar em entidades societárias e não societárias (artigos 51.º e 56.º do RJAEL).
- xiii.** A deliberação da Assembleia Municipal deve ser precedida de estudos técnicos (Anexo I), os quais devem preencher os seguintes requisitos no artigo 32.º do RJAEL.
- xiv.** A determinação do capital social da empresa a criar resulta dos estudos técnicos acima referidos, bem assim, as participações sociais dos acionistas.
- xv.** Os estatutos da empresa, o contrato de sociedade e o certificado de admissibilidade de firma constam também do ANEXO I.
- xvi.** A constituição da referida entidade não se encontra sujeita a um procedimento concorrencial, isto é, à Parte II do Código dos Contratos Públicos (CCP), dado o disposto na alínea d) do n.º 4 do artigo 5.º do CCP, considerando que a empresa a constituir será participada somente por entidades públicas (Cfr. Pedro Gonçalves, *“Direito dos Contratos Públicos (6.ª ed.)*, Almedina, Coimbra, 2023, p. 252, ponto 33.5).
- xvii.** A despesa resultante da criação da empresa intermunicipal deve encontrar-se prevista nos orçamentos das entidades participantes.
- xviii.** A constituição de empresas locais está sujeita a fiscalização prévia do Tribunal de Contas, independentemente do valor associado ao ato, nos termos do disposto no n.º 1, do artigo 23.º da Lei n.º 50/2012, de 31/08.
- xix.** Por outro lado, a empresa a criar procederá ao desenvolvimento do serviço público de transportes rodoviários de passageiros mediante a celebração com a CIMLT de um contrato misto de prestação de serviços e de concessão, conforme o previsto no número 4 do artigo 20.º da Lei n.º 52/2015, de 09/06 (RJSPTP), cuja minuta consta do ANEXO II.
- xx.** O Direito Europeu determina que exista controlo análogo através de duas formas (i) ao nível da presença nos órgãos de administração e direção e (ii) pela existência de disposições estatutárias relativas à propriedade, influência e controlo.
- xxi.** No caso em presença, os Estatutos da entidade a constituir expressamente determinam que o capital social seja detido exclusivamente por entidades públicas.
- xxii.** Ademais, a atuação do operador interno está condicionada à atividade de transporte de passageiros no território da CIMLT e este não participará em concursos organizados fora do território da autoridade de transportes, em conformidade com o já defendido no Parecer n.º 94/AMT/2022 da AMT e mencionado no parecer proferido pela AMT quanto a esta operação.
- xxiii.** Conforme mencionado, a melhoria do serviço público essencial consiste na prioridade máxima das entidades públicas envolvidas, pelo que foi desenvolvido um modelo de gestão mais eficiente e garantístico para o passageiro.
- xxiv.** Em razão do tecido acionista da empresa a criar (exclusivamente composto pela CIMLT e pelos municípios acima referidos) que lhe confere o estatuto de operador interno, bem como da atividade a desenvolver, o referido contrato será atribuído conforme o previsto na subalínea i) da alínea b) do n.º 1 do artigo 16.º da Lei n.º 52/2015, de 09/06 (RJSPTP).

- xxv.** Em 01.02.2024, a Entidade Reguladora já emitiu parecer preliminar favorável à operação, conforme ANEXO III e a minuta de contrato já se encontra em conformidade com as recomendações nele emanadas.
- xxvi.** Nesse sentido, após validação do Tribunal de Contas, a documentação deverá novamente ser remetida à AMT, para efeitos de emissão de parecer final.

**Nestes termos, propõe-se à Câmara Municipal que delibere:**

- a) Conforme o disposto no n.º 1 do artigo 22.º da Lei n.º 50/2012, de 31/08, **propor à Assembleia Municipal que delibere a participação do Município na empresa local a constituir, aprovando, assim, a criação da empresa intermunicipal em causa e subscrevendo uma participação de capital no montante de 18. 959,00 € (cento e oitenta e oito mil, novecentos e cinquenta e nove euros) conforme elementos técnicos indicados no ANEXO I**, designadamente, estudos técnicos, o EVEF, os Estatutos e o Contrato de Sociedade da empresa, os quais devem também ser aprovados;
- b) Conforme o disposto no n.º 5 do artigo 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31/08, **propor à Assembleia Municipal que delibere concordar com os termos do contrato de serviço público cujo projeto consta do ANEXO II**;
- c) Conforme o disposto no n.º 1 do artigo 22.º da Lei n.º 50/2012, de 31/08, **autorizar a realização das despesas inerentes à subscrição da participação de capital referida na alínea a)**;
- d) **Remeter a documentação associada à criação da operação a fiscalização do Tribunal de Contas, conforme o previsto no RJAEL**;
- e) **Encarregar a CIMLT de ficar responsável pela remessa do processo para o Tribunal de Contas**;
- f) **Após pronúncia favorável do Tribunal de Contas, encarregar a CIMLT de remeter o processo para emissão de parecer final da AMT e adotar as diligências necessárias para criação formal da empresa, tais como os demais atos tendentes à comunicação das entidades competentes, conforme disposto no RJAEL.**

**Anexos à Informação:**

- **Anexo I -**
  - *Relatório Cenários - Consultoria e Apoio Económico-Financeiro no Âmbito de Aplicação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP)*
  - *EVEF - Estudo de Viabilidade Económico-Financeiro, no Âmbito da Eventual Criação de uma Sociedade, com o Objetivo de Assegurar a Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros na Região da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo*
  - *Contrato de Sociedade da Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo EIM, S.A. (a constituir)*
  - *Estatutos da Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo EIM, S.A. (a constituir)*
  - *Certificado de admissibilidade da firma*
- **Anexo II – Minuta de Contrato de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros e respetivos Anexos (7)**
- **Anexo III – Parecer N.º 04/AMT/2024 – sobre a minuta do Contrato de Serviço Público a celebrar entre a CIMLT e a Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo, EIM, S.A. (a constituir)**

Benavente, 28 de fevereiro de 2024

O presidente da Câmara Municipal, Carlos António Pinto Coutinho

DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES: O SENHOR PRESIDENTE mencionou a existência de diretrizes europeias que estipularam que a exploração de transportes públicos teria de ser objeto de lançamento de concurso e, nessa sequência, foram definidas autoridades de transporte (Municípios e Entidades Intermunicipais) e os modos de exploração dos transportes públicos, que podem ser por operador interno (criação duma entidade própria), prestação de serviços (contratação ao quilómetro) e concessão.

Disse que, perante isso, a CIMLT começou, logo cedo, a definir e avaliar os percursos, e avançou para o lançamento de um concurso que, com a pandemia, acabou por ser lançado em 2020, tendo sido solicitadas prorrogações e, portanto, a abertura de propostas aconteceu em 2021, sendo que, à data, o concurso foi considerado deserto, tendo os operadores avançado com uma ação em Tribunal, com o intuito de impugnar esse mesmo concurso.

Acrescentou que, entretanto, a CIMLT avançou para a extensão da validade das autorizações provisórias, que se mantiveram até 2023.

Referiu que a CIMLT solicitou um estudo que permitisse identificar qual era a melhor solução, tendo sido indicado que avançar para um operador interno seria uma solução a ser considerada e, nesse sentido, foram desenvolvidos os procedimentos para estudar, devidamente, a situação.

Aludiu a que foi feito um estudo de viabilidade económico-financeira para a criação duma empresa intermunicipal, que demonstrasse a viabilidade da internalização da operação dos serviços públicos de transporte de passageiros e, em 2024, foi obtido o parecer prévio vinculativo por parte da AMT (Autoridade da Mobilidade e dos Transportes), favorável àquele processo. Nessa sequência, a CIMLT tomou a decisão de avançar para a constituição duma empresa intermunicipal, com capital 100% público e com a designação “Transportes Lezíria do Tejo, EIM, S.A.”.

Transmitiu que o capital social será de dois vírgula um milhões de euros, dividido em ações de dois euros, cada, sendo que seiscentos milhões de euros serão subscritos pela CIMLT, e um vírgula cinco milhões de euros serão subscritos pelos onze Municípios, repartidos de acordo com a população. Comentou que Benavente é o segundo Município da lezíria, em termos de população e, portanto, a sua subscrição de capital será de cento e oitenta e oito mil, novecentos e cinquenta e nove euros, no primeiro ano.

Disse que está previsto haver, no segundo ano, um aumento de capital social de um vírgula sete milhões de euros, sendo que duzentos mil euros serão da responsabilidade da CIMLT, e os Municípios subscreverão mais um milhão e meio de euros, correspondendo a Benavente o montante de cento e oitenta e oito mil, novecentos e cinquenta e nove euros.

Informou que os órgãos sociais serão constituídos por Assembleia Geral e Conselho de Administração, integrando o Conselho de Administração três membros, que não terão remuneração. A Mesa da Assembleia será constituída por presidente e um secretário, também sem remuneração, e a fiscalização da sociedade estará à responsabilidade de um fiscal único.

Sublinhou que serão necessários 2/3 dos votos para alterar estatutos e aumentar o capital.

Mencionou que a entidade intermunicipal deve prestar aos associados que subscrevem o capital (os Municípios), toda a informação relevante para a gestão da empresa, nomeadamente, planos de atividade, orçamentos, planos de investimento, prestação de contas e relatórios, bem como outras informações que se mostrem importantes.

Disse que a empresa intermunicipal é constituída, mantendo as ofertas que existem, atualmente, e admitindo que possa haver um aumento de 10%, se houver essa necessidade.

Deu nota que, havendo aquela empresa de carácter intermunicipal, a Câmara Municipal tratou, junto da CIMLT, da possibilidade de avançar com a definição das carreiras urbanas para Benavente e Samora Correia, sendo uma boa medida, que permitirá a rentabilização dos recursos da própria empresa, para esse fim e, se houver necessidade, o Município terá de financiar esse projeto.

Assinalou que é intenção da Câmara Municipal que os circuitos urbanos entrem em funcionamento em simultâneo com a entrada em funcionamento da empresa intermunicipal, na sequência da implementação do transporte a pedido.

Fez alusão a que o estudo de viabilidade económico-financeira estima que, para um horizonte de 15 anos, a inflação média se situe em cerca de 3% e se mantenham os níveis de procura atuais. Estima-se, ainda, que os custos e as receitas sejam atualizados 3% ao ano e os custos com pessoal 3,1% ao ano.

Comunicou que a empresa vai contrair um empréstimo de longo prazo, de cinco vírgula cinco milhões de euros, e um empréstimo de curto prazo, de dois vírgula cinco milhões de euros, que deverá ser amortizado com o aumento de capital, com a própria exploração e com o empréstimo de longo prazo.

Disse que a receita para 2025 terá uma componente da receita de bilheteira, dos passes da Câmara Municipal e da CIMLT, do PART [Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos] e do IMT [Instituto da Mobilidade e dos Transportes], no âmbito dos passes sub-23 (passes de estudante).

Acrescentou que se estima uma receita de cerca de um vírgula oitenta e cinco milhões de euros para 2025, proveniente de atividades acessórias, nomeadamente, aluguer de autocarros para os vários serviços ocasionais.

Aflorou que a frota que está, atualmente, a ser utilizada pela entidade privada tem uma média de idades de 18,5 anos e, face aos testemunhos da falta de qualidade dos autocarros, a CIMLT aposta na criação duma empresa que possa oferecer muito melhor qualidade do transporte, e embora não vá adquirir autocarros novos, porque isso acarretaria um investimento insuportável, aponta para uma média de idades de cerca de 11 anos.

Acrescentou que está prevista a aquisição de 105 autocarros para o transporte interurbano (alguns dos quais ficarão de reserva, para que nada falhe), 14 para o turismo e 8 para o transporte urbano *standard*. Para além disso, vão ser adquiridos 12 minibus e 7 carrinhas Van.

Transmitiu que a frota adquirida, será renovada a partir de 2030.

Observou que vai ser criado um quadro de pessoal, integrando 183 trabalhadores, 3 dos quais serão da Direção, 1 diretor geral, 1 diretor para a área financeira e outro para a área de exploração, 148 motoristas, 7 funcionários na área do escalonamento, 13 na área da manutenção e 4 fiscais.

Informou que, nos primeiros sete anos, a empresa terá necessidade de um subsídio à exploração, estando prevista uma verba de um vírgula trinta e oito milhões de euros, para equilibrar o investimento.

Comentou que, só para 2023, os operadores pediram à CIMLT um subsídio à exploração, de um vírgula dois milhões de euros e, em 2024, já estão a pedir o montante de dois milhões de euros e, portanto, é mais do que evidente que a criação da empresa intermunicipal foi uma boa medida.

Realçou que o EVEF [Estudo de Viabilidade Económico-Financeira] aponta para uma rentabilidade acionista de 4,76% e uma TIR [Taxa Interna Retorno] de projeto, na ordem dos 10,19%.

Referiu que a realidade do serviço de transporte público de passageiros na região da lezíria é do conhecimento de todos, com um grau de insatisfação muito forte, por parte dos utentes, sendo reclamadas, desde há muito, melhores condições de transporte público e, portanto, esse é um caminho, absolutamente, decisivo.

Frisou que há, também, que ter em conta as preocupações ambientais, sendo que, em resultado da pandemia, há muita gente a utilizar transporte próprio, em detrimento do transporte público.

Disse crer que enquanto não houver melhores condições de transporte público, por não corresponder às necessidades das pessoas, a situação dará azo a que se juntem duas ou três pessoas num transporte próprio, com prejuízos ao nível da pegada de carbono, que pode (e deve) ser evitada. Daí a aposta muito forte na criação duma empresa que se pretende capaz de fazer a diferença, e que possa melhorar, significativamente, a rede de transportes públicos na região.

Destacou que também se está a trabalhar para, no âmbito do PART, tentar aproximar a região da realidade de Lisboa e ter um passe com um valor acessível, que permita às pessoas circularem entre concelhos.

Concluiu, referindo que tem a expectativa da implementação dos circuitos urbanos no município, que podem ser uma mais-valia.

**No decurso da intervenção do senhor presidente, regressou a senhora vereadora Sónia Ferreira, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com sete elementos.**

O SENHOR VEREADOR JOSÉ MANUEL AZEVEDO manifestou o seu contentamento com a criação da empresa intermunicipal e sublinhou que, efetivamente, urge dar solução à questão dos transportes para a população, porque a resposta dada, ao longo dos anos, tem sido deficitária, não só na oferta dos horários, como, também, na frota apresentada, prestando um mau serviço a toda a comunidade.

Disse que embora o transporte a pedido ainda esteja numa fase embrionária, já constitui uma pequena resposta da Câmara Municipal.

Afirmou que essa pequena revolução dos transportes públicos deveria ser transversal, não só às áreas metropolitanas, mas a todo o País, por forma a poder dar uma resposta nos movimentos pendulares.

Manifestou a expectativa que a Câmara Municipal possa dar resposta célere àquilo que há muito é pedido pelos munícipes.

O SENHOR PRESIDENTE disse que a CIMLT tem consciência do passo que está a ser dado e das suas dificuldades, sendo que a contratação de motoristas e a aquisição dos autocarros são as áreas que, inicialmente, lhe colocam maior apreensão. No entanto, está imbuída de todo o espírito e capacidade de trabalho e, nesse sentido, os presidentes de câmara acordaram na realização, no próximo dia 14 de março, de uma sessão extraordinária de assembleia municipal para que, efetivamente, possa ser discutida e aprovada a criação da empresa intermunicipal.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade:

- a) Conforme o disposto no n.º 1 do art. 22.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, propor à Assembleia Municipal que delibere a participação do Município na empresa local a constituir, aprovando, assim, a criação da empresa intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo, EIM, S.A., e subscrevendo uma participação de capital, no montante de 188.959,00 € (cento e oitenta e oito mil, novecentos e cinquenta e nove euros) conforme elementos técnicos indicados no ANEXO I (apenso à presente ata), designadamente, estudos técnicos, o EVEF [estudo de viabilidade económico-financeira], os Estatutos e o Contrato de Sociedade da empresa, os quais devem também ser aprovados;
- b) Conforme o disposto no n.º 5 do art. 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, propor à Assembleia Municipal que delibere concordar com os termos do contrato de serviço público, cujo projeto consta do ANEXO II (apenso à presente ata);
- c) Conforme o disposto no n.º 1 do art. 22.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, autorizar a realização das despesas inerentes à subscrição da participação de capital referida na alínea a);

- d) Remeter a documentação associada à criação da operação a fiscalização do Tribunal de Contas, conforme o previsto no RJAE [Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais];
- e) Encarregar a CIMLT [Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo] de ficar responsável pela remessa do processo para o Tribunal de Contas;
- f) Após pronúncia favorável do Tribunal de Contas, encarregar a CIMLT de remeter o processo para emissão de parecer final da AMT [Autoridade da Mobilidade e dos Transportes] e adotar as diligências necessárias para criação formal da empresa, tais como os demais atos tendentes à comunicação das entidades competentes, conforme disposto no RJAE.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **02- DIVISÃO MUNICIPAL DE GESTÃO FINANCEIRA**

### **02.01- Subunidade Orgânica de Compras e Aprovisionamento**

#### **Ponto 5 – PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PARA A AQUISIÇÃO DE COMUNICAÇÕES FIXAS (VOZ E DADOS) - Lote 1, E COMUNICAÇÕES MÓVEIS (VOZ E DADOS) - Lote 2 – CONCURSO DE AJUSTE DIRETO, NA SEQUÊNCIA DE ACORDO QUADRO N.º 01/2024<sup>1</sup> e 02/2024<sup>2</sup>, PELA CENTRAL DE COMPRAS ELETRÓNICAS DA COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO - INFORMAÇÃO DE ABERTURA DE PROCEDIMENTO**

Processo n.º 2024/300.10.005/451  
DMGF\_SOCA\_025/2024

#### **Informação n.º 7140/2024, de 27 de fevereiro**

##### **1. Objeto**

Atenta a necessidade de adquirir os serviços acima mencionados, vertida na requisição interna n.º 188149 (RI GES n.º 435, datada de 11.02.2024), bem como, salvo melhor entendimento, a ausência de recursos próprios que permitam suprir a necessidade da contratação em apreço, submete-se à consideração superior a presente proposta de decisão de contratar.

Relativamente à fase instrutória do procedimento, propõe-se que:

##### **2. Cabimento da despesa**

Para efeitos da prévia cabimentação da despesa inerente à relação contratual a celebrar, estimaram os serviços municipais competentes que o preço contratual não deverá exceder 153.394,20 €, valor ao qual acresce IVA à taxa em vigor, perspetivando-se a seguinte realização financeira:

---

<sup>1</sup> Contrato de acordo quadro n.º 01/2024, de 07 fevereiro, para aquisição de comunicações (voz e dados) Lote 1, pela Central de Compras Eletrónicas da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, assinado entre a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, em representação das entidades adjudicantes abrangidas pela CCE-CIMT, e a NOS COMUNICAÇÕES, S.A., com duração de 36 meses.

<sup>2</sup> Contrato de acordo quadro n.º 02/2024, de 07 fevereiro, para aquisição de comunicações móveis (voz e dados) Lote 2, pela Central de Compras Eletrónicas da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, assinado entre a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, em representação das entidades adjudicantes abrangidas pela CCE-CIMT, e a NOS COMUNICAÇÕES, S.A., com duração de 36 meses.

Dotação	GOP	RI	Cabimento	Ano	Encargos/IVA	Encargoc/IVA
020209	12 2 2024/40 Ac. 30 Comunicações	435	39425	2024	42.609,50 €	52.409,69 €
				2025	51.131,40 €	62.891,62 €
				2026	51.131,40 €	62.891,62 €
				2027	8.521,90 €	10.481,94 €
				Total:	153.394,20 €	188.674,87 €

### 3. Repartição de encargos e assunção de compromisso plurianual

Verificada a necessidade de repartição de encargos, importará referir que, nos termos da alínea c), do n.º 1 do artigo 6.º da Lei 8/2012, de 21 de fevereiro<sup>3</sup>, e dos números 1 e 6 do artigo 22.º do decreto-lei n.º 197/99, de 8 de junho<sup>4</sup>, e da conjugação do n.º 3 do artigo 6.º da Lei 8/2012, de 21 de fevereiro com a alínea b) do n.º 1 do artigo 22.º do decreto-lei n.º 197/99, de 8 de junho, a assunção de compromissos plurianuais:

- 1) Carece de autorização da Assembleia Municipal, salvo quando:
  - a) Resultem de planos ou programas plurianuais;
  - b) Não excedam o limite:
    - i) de 20 000 contos (99.759,579 €) em cada um dos anos económicos seguintes ao da sua contratação, e
    - ii) o prazo de execução de três anos.
- 2) Pode ser delegada no presidente da Câmara, quando os encargos em apreço não excedem 20 000 contos (99.759,579 €) em cada um dos anos económicos seguintes ao da sua contratação.

Tendo em conta que o presente procedimento se enquadra na exceção legal da submissão dos compromissos plurianuais à aprovação da Assembleia Municipal, referida no n.º 1 alínea a) e b) da presente exposição, conclui-se, salvo melhor entendimento, que não há lugar a parecer prévio vinculativo daquele órgão deliberativo.

### 4. Escolha do procedimento

Observadas as disposições conjugadas do n.º 1 do artigo 258.º e alínea h) do n.º 1 do artigo 27.º, ambos do Código dos Contratos Públicos, adiante designado por CCP<sup>5</sup>, propõe-se a adoção de procedimento de ajuste direto ao abrigo dos contratos de acordo quadro n.º 01/2024 e 02/2024 celebrado pela CIMLT, no qual o Município de Benavente se constituiu como entidade aderente, sendo que a decisão, nos termos do que dispõe a conjugação das disposições constantes da alínea b) do n.º 1 do artigo 18.º do D.L. n.º 197/99, de 8 de junho, em vigor por força da alínea f) do artigo 14.º do D.L. n.º 18/2008, de 29 de janeiro, com a alínea c) do n.º 1 do artigo 2.º, do n.º 1 do artigo 36.º e artigo 38.º, todos do CCP, cabe à Câmara Municipal de Benavente.

### 5. Aprovação das peças do procedimento

Nos procedimentos a celebrar ao abrigo de contratos de acordo quadro, de acordo com as disposições conjugadas do n.º 1 do artigo 40.º com o n.º 3 do artigo 258.º, ambos do CCP, apenas constitui peça do procedimento, o convite para apresentação de proposta, devendo este ser aprovado, nos termos do n.º 2 do antes referido artigo 40.º do CCP.

<sup>3</sup> Lei dos compromissos e pagamentos em atraso das entidades públicas, na redação vigente.

<sup>4</sup> Regime jurídico realização despesas públicas e da contratação pública, na redação vigente.

<sup>5</sup> Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo D.L. n.º 18/2008, na sua atual redação.

Nesta conformidade, propõe-se a aprovação do Convite anexo à presente informação, do qual importa destacar:

- A fixação do preço base do procedimento em 153.394,20 €, valor este que resulta do produto das necessidades estimadas pelo valor unitário correspondente firmado nos contratos de acordo quadro.
- A ausência de fixação de preço anormalmente baixo,
- A delegação no serviço a designar da competência para prestar esclarecimentos.

Relativamente à tramitação procedimental, propõe-se que:

#### **6. Entidades a convidar**

Para efeitos da tramitação do procedimento proposto e nos termos do que dispõe o n.º 1 do artigo 113.º do CCP, cabe ao órgão competente para a decisão de contratar a escolha das entidades a convidar.

Para este efeito, e tratando-se de um procedimento ao abrigo dos artigos 27.º n.º 1 alínea h) e 258.º do CCP, ou seja, ao abrigo de acordo quadro, o órgão competente apenas poderá convidar a entidade com a qual foi celebrado o contrato de acordo quadro, a saber, NOS COMUNICAÇÕES, S.A., pessoa coletiva a que corresponde o número de identificação fiscal 502604751.

#### **7. Condução do procedimento**

De acordo com o que dispõe o n.º 1 do artigo 67.º do CCP, os procedimentos para a formação de contratos por ajuste direto, não são conduzidos por um júri, ficando o órgão competente para a decisão de contratar dispensado da designação deste.

Tendo em conta o anteriormente exposto e nos termos do n.º 1 do artigo 125.º, compete aos serviços da entidade adjudicante pedir esclarecimentos sobre a proposta e submeter o projeto de decisão ao órgão competente para a decisão de contratar.

Para o efeito antes exposto, sugere-se que se nomeie o serviço, em concreto a Subunidade Orgânica de Compras, também esta, responsável pela tramitação do processo em plataforma eletrónica.

#### **8. Gestão contratual**

O n.º 1 do artigo 290.º-A do CCP, determina que o contraente público deve designar um gestor do contrato a celebrar, com a função de acompanhar permanentemente a execução do mesmo, conferindo a este um conjunto de funções, bem como, a possibilidade da eventual delegação de poderes, conforme resulta da leitura do disposto, respetivamente, dos n.ºs 2 e 4 do mesmo articulado.

Por outro lado, o n.º 7 do artigo 96.º do CCP, determina que são nulos os contratos em que não conste a identificação do gestor de contrato.

No estrito cumprimento do n.º 1 do artigo 12.º do articulado do Orçamento do Município de Benavente para 2024 (Norma de Execução do Orçamento), compete a cada um dos serviços requisitantes a gestão dos contratos em vigor ou a quem o senhor presidente da câmara designar.

Para efeitos do antes exposto, no n.º 2 do mesmo artigo determina que cada unidade orgânica nomeie os gestores de contrato. Na ausência do cumprimento do antes exposto e de acordo com decisão informalmente emanada superiormente, para as aquisições de bens e serviços, o gestor a nomear será o trabalhador responsável pela emissão da requisição.

Nesta conformidade, submete-se à consideração superior a nomeação do gestor que seguidamente se designa:

- João Miguel Mateus Almeida, especialista de informática de 2.º grau, técnico superior

#### **8. Conclusão e resumo das decisões**

Nesta conformidade, submete-se à consideração superior a presente proposta de decisão de contratar, que se consubstancia no que seguidamente se resume:

- Reconhecimento da necessidade da contratação, bem como, da ausência de recursos próprios;
- Aprovação da abertura do procedimento, bem como, a aprovação da despesa inerente ao contrato a celebrar;
- Aprovação da dispensa do parecer prévio vinculativo da Assembleia Municipal para a repartição de encargos e assunção do compromisso plurianual;
- Aprovação da escolha do procedimento de ajuste direto, ao abrigo do acordo quadro;
- Aprovação das peças do procedimento;
- Aprovação da entidade a convidar;
- Aprovação da designação do serviço proposto para a condução do procedimento;
- Nomeação do gestor do contrato.

À consideração superior,

Josefa Duarte, técnica superior

**Despacho do chefe da DMGF:** *“Concordo com o teor da informação. À consideração do sr. presidente. 28.02.2024 João Augusto Ferreira Sousa”*

**Despacho do presidente:** *“À reunião CMB. 28.02.2024 Carlos Coutinho”*

DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES: O SENHOR PRESIDENTE explanou a informação em apreço e submeteu as propostas nela constantes à consideração da Câmara Municipal.

DELIBERAÇÃO: Deliberado por unanimidade homologar a Informação n.º 7140/2024, de 27 de fevereiro e, de acordo com a mesma:

- Reconhecer a necessidade de contratação de serviços para a aquisição de comunicações fixas (voz e dados) - lote 1, e comunicações móveis (voz e dados) - lote 2, face à ausência de recursos próprios;
- Aprovar a abertura do procedimento de ajuste direto, ao abrigo do acordo quadro, bem como a despesa inerente ao contrato a celebrar, dispensando a autorização prévia da Assembleia Municipal para a repartição de encargos e assunção de compromissos plurianuais;
- Aprovar as peças do procedimento (que, depois de assinadas, digitalmente, ficam arquivadas em ficheiro eletrónico anexo à presente ata), bem como a entidade a convidar e a designação da Subunidade Orgânica de Compras para a condução do procedimento;
- Nomear o técnico superior/ especialista de informática de 2.º grau, João Miguel Mateus Almeida, para gestor do contrato.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **02.02- Subunidade Orgânica de Contabilidade**

## **Ponto 6 – RESUMO DIÁRIO DE TESOURARIA**

Presente o documento em epígrafe, com o número quarenta e um, referente ao último dia útil anterior ao da reunião, que acusava os seguintes saldos:

Em numerário: oito mil, seiscentos e quarenta e três euros e vinte e cinco cêntimos em dinheiro.

Depositado à ordem:

### **C.G.D**

Conta – PT5000350156000009843092 – um milhão, cento e noventa e sete mil, cinquenta e dois euros e quarenta e quatro cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560001470473069 – três milhões, setecentos e um mil, setecentos e quarenta euros e trinta e quatro cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560001496353057 – duzentos e oitenta e cinco mil, quatro euros e sessenta e oito cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003521100001168293027 – duzentos e setenta e oito mil, cento e vinte e sete euros e quarenta e nove cêntimos;

### **CCAM**

Conta – PT50004550904010946923865 – quatrocentos e setenta e oito mil, oitocentos e noventa e cinco euros e cinquenta e cinco cêntimos;

### **CCAM**

Conta – PT50004552804003724462617 – trezentos e quarenta e três mil, setecentos e oitenta e cinco euros e quarenta e três cêntimos;

### **NOVO BANCO, SA**

Conta – PT50000703400000923000754 – vinte mil, duzentos e oitenta e dois euros e oitenta e um cêntimos;

### **Banco BPI, SA**

Conta – PT50001000001383790010130 – um milhão, duzentos e quarenta e sete mil, um euro e oitenta e três cêntimos;

### **Banco Santander Totta, SA**

Conta – PT50001800020289477400181 – nove mil, cento e sessenta e cinco euros e vinte e sete cêntimos;

### **B.C.P.**

Conta – PT50003300000005820087405 – quarenta e um mil, trezentos e cinquenta e seis euros e dezassete cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560000280563011 – cinquenta mil, trezentos e sessenta e nove euros e sessenta e nove cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560000061843046 – novecentos e cinquenta e seis mil, duzentos e setenta e seis euros e noventa e sete cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560001678463088 – setecentos e catorze euros e cinquenta e nove cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560001678543016 – mil, setecentos e seis euros e setenta e um cêntimos;

### **C.G.D**

Conta – PT50003501560001678623041 – quatro mil, duzentos e noventa e dois euros e dezanove cêntimos;

**C.G.D**

Conta – PT50003501560001678703066 – mil, novecentos e sessenta e um euros e quarenta e três cêntimos;

**C.G.D**

Conta – PT50003501560001678893089 – quatro mil, novecentos e quarenta e nove euros e noventa e cinco cêntimos;

**C.G.D**

Conta – PT50003501560001678973017 – nove mil, novecentos e setenta e sete euros e sessenta e dois cêntimos;

**C.G.D**

Conta – PT50003501560001700573074 – nove mil, oitocentos e noventa e dois euros e quarenta e oito cêntimos;

**C.G.D**

Conta – PT50003501560001874885081 – CGDIPTPL – quinze mil, novecentos e quarenta e um euros e cinquenta e um cêntimos;

**C.G.D**

Conta – PT50003501560001877045077 – oitocentos euros e dois cêntimos;

Num total de disponibilidades de oito milhões, seiscentos e setenta e cinco mil, quatrocentos e noventa e um euros e cinquenta e sete cêntimos, dos quais sete milhões, seiscentos e dezasseis mil, trezentos e cinquenta e um euros e vinte e oito cêntimos são de Operações Orçamentais e um milhão, cinquenta e nove mil, cento e quarenta euros e vinte e nove cêntimos de Operações Não Orçamentais.

**Nesta altura da reunião, ausentou-se a senhora vereadora Catarina Vale, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com seis elementos.**

## **02.04- Subunidade Orgânica de Taxas e Licenças**

### **Ponto 7 – PEDIDO DE CONCESSÃO DE LICENÇA ESPECIAL DE RUÍDO**

Proc.º 2024/450.10.215/2, de 20.02. – Reg.º 3049/2024, de 16.02

Interessado – José António Miranda Dias

Localização – Quinta do Cutato – Rua das Nogueiras, 7 – Foros de Almada – Santo Estêvão - Benavente

Assunto – Pedido de concessão de licença especial de ruído / Evento de natureza familiar (casamento)

#### **Informação n.º 6118/2024, de 20.02**

1 – “(...) *Vem requerer que lhe seja concedida licença especial de ruído, nos termos do n.º 2 do art.º 15.º do Regulamento Geral, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, para a seguinte atividade ruidosa:*

- *Evento de natureza familiar - Festa de casamento/concerto com música ligeira e passagem de música com DJ, envolvendo cerca de 200 pessoas;*

- *Localização: Quinta do Cutato – Rua das Nogueiras, 7 – Foros de Almada – Santo Estêvão;*

- *Das 18:00h do dia 20.07 às 06:00h do dia 21.07.2024.*

*Acrescenta, ainda, que é muito provável que os sons produzidos não ultrapassem os limites legais. O local, com desníveis geológicos, bosques e floresta de pinheiros mansos, na envolvência, é suscetível de impedir que os sons se propaguem para além dos limites da propriedade. Contudo, tudo iremos fazer para que não haja incómodos*

*para os vizinhos, que são pessoas amigas, cujas casas distam mais de 200m do local onde os sons irão ser produzidos.*

*Assim que seja emitido parecer favorável, iremos solicitar, também à S.P.A. – Sociedade Portuguesa de Autores, e à PassMúsica, as respetivas autorizações, que enviaremos atempadamente.”*

2 – Em cumprimento do despacho do sr. presidente da Câmara, exarado na petição acima referida, documento com o registo de entrada nos serviços n.º 3049/2024, datado de 16.02, cumpre a esta Subunidade Orgânica de Taxas e Licenças informar:

2 – 1 – O Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-lei n.º 09/2007, de 17.01, estabelece o regime de prevenção e controlo da poluição sonora, visando a salvaguarda da saúde humana e o bem-estar das populações.

2 – 2 – O presente Regulamento aplica-se às atividades ruidosas permanentes e temporárias e outras fontes de ruído suscetíveis de causar incomodidade, designadamente espetáculos, diversões, manifestações desportivas, feiras e mercados.

2 – 3 – Entende-se por “atividade ruidosa permanente”, a atividade desenvolvida com carácter permanente, ainda que sazonal, que produza ruído nocivo ou incomodativo para quem habite ou permaneça em locais onde se fazem sentir os efeitos dessa fonte de ruído, designadamente, laboração de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços;

2 – 4 – “Atividade ruidosa temporária”, a atividade que, não constituindo um ato isolado, tenha carácter não permanente que produza ruído nocivo ou incomodativo para quem habite ou permaneça em locais onde se fazem sentir os efeitos dessa fonte de ruído tais como obras de construção civil, competições desportivas, espetáculos, festas ou outros divertimentos, feiras e mercados.

2 – 5 – Prevê o citado Regulamento, no seu art.º 14.º, que é proibido o exercício de atividades ruidosas temporárias na proximidade de:

- a) Edifícios de habitação, aos sábados, domingos e feriados e nos dias úteis entre as 20.00h e as 08.00h;
- b) Escolas, durante o respetivo horário de funcionamento;
- c) Hospitais ou estabelecimentos similares.

**3 – Determina o art.º 15.º n.º 1, que o exercício de atividades ruidosas temporárias pode ser autorizado, em casos excecionais e devidamente justificados, mediante emissão de licença especial de ruído pelo Município, que fixa as condições de exercício da atividade.**

3 – 1 – O n.º 2 do mesmo artigo define que a licença especial de ruído é requerida pelo interessado com a antecedência mínima de 15 dias úteis, relativamente à data de início da atividade, indicando:

- a) Localização exata ou percurso definido para o exercício da atividade;
- b) Datas de início e termo da atividade;
- c) Horário;
- d) Razões que justificam a realização da atividade naquele local e hora;
- e) As medidas de prevenção e de redução do ruído propostas, quando aplicável;
- f) Outras informações consideradas relevantes.

**Em conclusão**

Atendendo que a pretensão mereça despacho favorável, tratando-se de **uma situação excepcional**, embora nem todos os requisitos exigidos estejam cumpridos, tais como as medidas de prevenção e redução do ruído, previsto no Decreto-Lei, sob pena de ser suspensa a atividade, oficiosamente ou a pedido de qualquer interessado.

Deve ser cumprido o Regulamento Geral do Ruído, dando-se conhecimento à interessada, bem como ao Comando da Guarda Nacional Republicana, Posto Territorial de Benavente, e Junta de Freguesia de Santo Estêvão.

Importa referir que já foram, por várias vezes, feitos pedidos idênticos à Câmara Municipal, tendo merecido a disponibilidade da Autarquia para licenciar o evento, com um horário que, normalmente, se prolonga até às quatro horas da manhã, sendo que a partir das 03:00h será passada música ambiente.

A Câmara Municipal não tem tido reclamações por parte dos residentes na zona, ainda que, seguramente, não possa haver um ou outro incómodo.

Tendo em vista o exposto, considerando que a pretensão, com base na experiência de anos anteriores, a Câmara Municipal possa manifestar a intenção de autorizar a realização do evento em apreço e **que seja fixado o horário até às 04:00h, sendo que a partir da 03:00h, seja só emitida música ambiente.**

Relativamente à autorização emitida em representação de produtores e artistas musicais para a execução, pública de fonogramas, vídeos musicais e/ou karaoke, aconselha-se o interessado a fazer o respetivo licenciamento junto da Audiogest, entidade responsável pelo licenciamento, bem como a respetiva comunicação ao IGAC (Inspeção Geral das Atividades Culturais) e o licenciamento da atividade na S.P.A. (Sociedade Portuguesa de Autores).

Assim, e caso seja esse o seu entendimento, deve o assunto ser submetido a reunião do Executivo Municipal, para posterior deliberação.

Em fase de tudo quanto antes se excursou, deixo o assunto à consideração superior.

O assistente técnico, Joaquim Miguel Clarimundo

**Parecer da DMGF, datada de 23.02.2024:** *“Concordo com o teor da informação. À consideração do sr. presidente da Câmara – João Augusto Sousa.”*

Relativamente a este assunto, **foi pelo sr. presidente da Câmara, emitido em 23.02.2024, o seguinte despacho:** *“À reunião de Câmara.”*

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE resumiu a pretensão e observou que, de acordo com o critério que tem sido adotado, a Câmara Municipal pode autorizar a emissão da licença especial de ruído até às quatro da manhã, devendo ser emitida música ambiente a partir das três horas, no respeito que deve existir pelas pessoas que residem na zona envolvente.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade homologar a Informação n.º 6118/2024, de 20.02 e, de acordo com a mesma, autorizar a emissão de licença especial de ruído para uma festa de casamento/concerto com música ligeira e passagem de música com DJ, envolvendo cerca de 200 pessoas, a ter lugar na Quinta do Cutato – Rua das Nogueiras, n.º 7, em Foros de Almada, freguesia de Santo Estêvão, das 18:00h do dia 20.07 às 04:00h do dia 21.07.2024, devendo ser emitida música ambiente a partir das 03:00h.

### **3- DIVISÃO MUNICIPAL DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E DE RECURSOS HUMANOS**

#### **Apoio Jurídico**

**Ponto 8 – LEGISLAÇÃO SÍNTESE COM INTERESSE PARA A AUTARQUIA, PUBLICADA EM DIÁRIO DA REPÚBLICA ENTRE 22 E 28 DE FEVEREIRO DE 2024, E RESPECTIVAS UNIDADES ORGÂNICAS MUNICIPAIS A QUEM A MESMA INTERESSA**

**Informação A.J., de 28 de fevereiro**

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 27/2024, publicada no Diário da República n.º 39/2024, Série I, de 2024-02-23**, que estabelece os princípios e a calendarização para a atribuição de concessões municipais de distribuição de energia elétrica em baixa tensão (PC; membros da CM; GAPV; DMGF; DMGARH; DMOMSUT; DMOPPUDA);

**Portaria n.º 71-A/2024, publicada no Diário da República n.º 41/2024, 1.º Suplemento, Série I, de 2024-02-27**, que identifica os elementos instrutórios dos procedimentos previstos no Regime Jurídico da Urbanização e Edificação e revoga a **Portaria n.º 113/2015**, de 22 de abril (PC; membros da CM; GAPV; DMGF; DMGARH; DMOMSUT);

**Portaria n.º 71-B/2024, publicada no Diário da República n.º 41/2024, 1.º Suplemento, Série I, de 2024-02-27**, que aprova os modelos de utilização obrigatória de licença, de resposta à comunicação prévia, dos atos a praticar pelos técnicos e dos modelos de avisos de publicitação de operações urbanísticas, nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, RJUE (PC; membros da CM; GAPV; DMGF; DMGARH; DMOMSUT);

**Portaria n.º 71-C/2024, publicada no Diário da República n.º 41/2024, 1.º Suplemento, Série I, de 2024-02-27**, que procede à primeira alteração da **Portaria n.º 1268/2008**, de 6 de novembro, que define o modelo e requisitos do livro de obra e fixa as características do livro de obra eletrónico (PC; membros da CM; GAPV; DMGF; DMGARH; DMOMSUT; DMOPPUDA);

**Declaração de Retificação n.º 13/2024, publicada no Diário da República n.º 42/2024, Série I, de 2024-02-28**, que retifica a **Lei n.º 82/2023**, de 29 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para 2024 (Todos).

#### **03.01- Subunidade Orgânica de Gestão de Recursos Humanos**

A CONHECIMENTO

**Ponto 9 – MOBILIDADE INTERNA INTERCATEGORIAS**

**Despacho n.º 60/2024**

A Câmara Municipal tomou conhecimento do despacho exarado pelo sr. presidente da Câmara, em 15 de fevereiro, cujo teor se transcreve:

*“Considerando que:*

- No âmbito do processo de descentralização de competências na área da educação, tal como definido no Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, o Município passou a ter a competência no domínio da educação;

- De acordo com o parecer da diretora do Agrupamento de Escolas de Samora Correia, a assistente técnica Delmira Palma Mestre Dias da Rosa, já desempenha um importante papel nas funções de coordenação dos assistentes técnicos com quem trabalha diretamente, reunindo as competências exigidas e necessárias para as funções, mais concretamente, no Agrupamento de Escolas em Samora Correia;

- Tais funções revestem-se, naturalmente, de interesse público, no Agrupamento de Escolas de grande dimensão, onde a coordenação dos trabalhadores da mesma carreira/categoria se revela de todo indispensável;

- Importa referir que a LTFP consagra, no âmbito da mobilidade geral, a possibilidade dos trabalhadores ficarem sujeitos a mobilidade, quando haja conveniência para o serviço público, designadamente, quando a economia, a eficácia e a eficiência dos órgãos o justifique;

- Nos termos do art.º 93.º do citado diploma legal, a mobilidade interna pode revestir, entre outras, a modalidade de mobilidade interna intercategorias, caracterizando-se esta pelo exercício de funções inerentes a categoria superior ou inferior da carreira de que a trabalhadora é titular;

- De acordo com o n.º 4 do referido art.º 93.º, a mobilidade intercategorias depende da titularidade de habilitação adequada do trabalhador e não pode modificar substancialmente a sua posição, sendo de referir que a trabalhadora reúne os referidos requisitos habilitacionais;

- A trabalhadora, Delmira Palma Mestre Dias da Rosa, tem vindo a exercer, para além das atividades inerentes ao posto de trabalho que ocupa, outras que ultrapassam as inerentes à sua categoria de assistente técnico, revelando aptidão e mérito para coordenar, organizar e programar todas as tarefas inerentes às de coordenador técnico;

- A mobilidade desta trabalhadora contribui, nos termos acima expostos, para a eficácia e eficiência de tão importante serviço;

Determino, ao abrigo da competência que me é conferida pela alínea a) do n.º 2 do art.º 35.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e nos termos do n.º 1 art.º 93.º e do n.º 1 do art.º 97.º, ambos da LTFP, que se proceda à mobilidade intercategorias da trabalhadora, Delmira Palma Mestre Dias da Rosa, para que a mesma passe a exercer as funções inerentes à categoria de coordenador técnico, pelo período de 18 meses.

Mais determino que, de acordo com os n.ºs 2 e 3 do art.º 153.º da citada LTFP, a remuneração da trabalhadora seja acrescida para o nível remuneratório superior mais próximo daquele que corresponde ao seu posicionamento na categoria de que é titular.

O presente despacho produz efeitos a partir do dia 1 de março de 2024.”

## **Ponto 10 – CONSOLIDAÇÃO DA MOBILIDADE INTERNA NA CATEGORIA DE ASSISTENTE TÉCNICO**

**Despacho n.º 68/2024**

A Câmara Municipal tomou conhecimento do despacho exarado pelo sr. presidente da Câmara, em 19 de fevereiro, cujo teor se transcreve:

*“Considerando que:*

*- Nos termos e fundamentos do Despacho n.º 328/2022, de 24 de junho, que aqui se dá por integralmente reproduzido, procedeu-se à abertura de um procedimento de mobilidade interna na categoria, tendo sido selecionado o candidato opositor, João Nelson Gonçalves Ferreira;*

*- As funções exercidas pelo trabalhador, no âmbito de assistente técnico, revestem-se de interesse público, dado que o trabalhador tem vindo a exercer funções na Atividade 81-B na DMEASCTDJ, de modo a reforçar os recursos humanos para o exercício de tarefas desta complexidade funcional, face à necessidade de dar resposta às crescentes solicitações nessa divisão;*

*- Resulta do n.º 3 do art.º 99.º da Lei Geral de Trabalho em Funções Públicas (LTFP), aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, que a mobilidade na categoria, que se opere entre dois órgãos ou serviços, pode consolidar-se definitivamente, por decisão do dirigente máximo do órgão ou serviço de destino, desde que reunidas, cumulativamente, as seguintes condições:*

- *Exista acordo do órgão ou serviço de origem do trabalhador;*
- *Exista acordo do trabalhador, quando exigido para a constituição da situação da mobilidade;*
- *Exista posto de trabalho disponível;*
- *Quando a mobilidade tenha tido a duração do período experimental estabelecido para a carreira de destino (180 dias, cfr al b), n.º 1, art.º 49.º LTFP).*

*- Encontram-se reunidas as condições legais para que haja lugar à consolidação da mobilidade na categoria, reconhecida que está a manutenção do interesse público e a relevância do exercício das funções que sustentaram a consolidação da mobilidade em apreço;*

*- Existe posto de trabalho no Mapa de Pessoal da Câmara Municipal;*

*- Através da comunicação com registo de entrada nos serviços sob o n.º 224, de 08 de janeiro do ano em curso, o trabalhador veio manifestar o seu interesse na consolidação;*

*- Através do email de 16 de fevereiro em curso, o serviço de origem do trabalhador veio manifestar a sua concordância.*

*Determino,*

*Nos termos e ao abrigo da competência que me é conferida pela alínea a) do n.º 2 do art.º 35.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e nos termos do n.º 1 art.º 99.º da LTFP, a consolidação definitiva da mobilidade na categoria do trabalhador, **João Nelson Gonçalves Ferreira** na categoria de assistente técnico, com efeitos a partir de 1 de março 2024.*

*Cabimente-se e submeta-se a conhecimento da Câmara Municipal.”*

**Nesta altura da reunião, regressou a senhora vereadora Catarina Vale, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com sete elementos.**

### **03.05- Subunidade Orgânica de Património**

#### **Ponto 11 – AUTORIZAÇÃO PARA CELEBRAÇÃO DE CONTRATO-PROMESSA DE COMPRA E VENDA DE 1 PRÉDIO URBANO, SITUADO ENTRE A AV. EGAS MONIZ E A RUA DOS OPERÁRIOS AGRÍCOLAS, NA FREGUESIA DE SAMORA CORREIA, PARA CONSTRUÇÃO DA FUTURA ESCOLA SECUNDÁRIA DE SAMORA CORREIA, E APROVAÇÃO DA RESPETIVA MINUTA**

No prosseguimento da reunião ordinária do Executivo Municipal, datada de 05/02/2024, em que foi deliberado a intenção em adquirir parte do prédio urbano, com a área de 33.000m<sup>2</sup>, com área total de 58.392m<sup>2</sup>, sito entre a Rua dos Operários Agrícolas e a Avenida Egas Moniz, na cidade de Samora Correia, descrito na CRP e inscrito na matriz sob o n.º 10.829, com a área de 33.000m<sup>2</sup>, pelo preço, por m<sup>2</sup>, de 57 €, correspondendo ao preço de 1.881.000,00 € (um milhão, oitocentos e oitenta e um mil euros), mandatando o seu presidente para dar início aos procedimentos de contratação dos empréstimos bancários que assegurem o investimento municipal em causa, importa nos termos legais aplicáveis, os quais obrigam à autorização prévia da Assembleia Municipal e ao previsto visto do Tribunal de Contas, respetivamente, nos termos da alínea i) do n.º 1 do artigo 25.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12/09, na redação vigente, e da alínea c) do n.º 1 do artigo 46.º da Lei n.º 98/97, de 26/08, submeter à deliberação da Câmara Municipal a minuta do contrato-promessa de compra e venda do imóvel em causa, após o que a mesma deve ser presente a deliberação da Assembleia Municipal e tomados os procedimentos para obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, no que respeita à minuta do contrato definitivo:

#### **MINUTA CONTRATO-PROMESSA DE COMPRA E VENDA**

**ENTRE:**

**PRIMEIRA OUTORGANTE: ALCABRI – SOCIEDADE IMOBILIÁRIA, LDA.**, com NIPC 506091872, com sede na Rua Calouste Gulbenkian, n.º 6 1.º ESQ., 2135-263, SAMORA CORREIA, BENAVENTE, representada por (...), conforme poderes confirmados por consulta à certidão permanente com código de acesso n.º (...), adiante designada por Primeira Outorgante, Promitente Vendedora ou **ALCABRI**.

**SEGUNDO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE BENAVENTE**, com NIPC 506 676 056, com sede na Praça do Município, 2130-038 BENAVENTE, representado pelo sr. presidente da sua Câmara Municipal, Carlos António Pinto Coutinho, usando da competência conferida pelo artigo 35.º, n.º 1, alínea a) do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12.09, na redação atual, adiante designada por Segundo Outorgante, Promitente Comprador ou **MUNICÍPIO**.

**CONSIDERANDO QUE:**

- A) A Primeira Outorgante é dona e legítima proprietária do prédio urbano, com área total de 58.392m<sup>2</sup>, sito entre a Rua dos Operários Agrícolas e a Avenida Egas Moniz, na cidade de Samora Correia, descrito na CRP de Benavente sob o n.º 7038, da mesma freguesia, e inscrito na matriz sob o n.º 10.829;
- B) O Segundo Outorgante pretende (e a Primeira aceita) adquirir a parcela melhor identificada na planta que se junta como Doc.1, do prédio urbano referido na alínea anterior pelo preço de 57 € (cinquenta e sete euros) por m<sup>2</sup>, totalizando 1.881.000,00 € (um milhão, oitocentos e oitenta e um mil euros), perspetivando a construção de uma nova escola secundária;
- C) O referido imóvel foi alvo de avaliação independente (Doc. 2.);

- D) *A construção da escola secundária assume importante relevo municipal, tendo presente as atribuições do Município no domínio da Educação, designadamente, as competências relativas à construção de edifícios escolares previstas no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro;*
- E) *A construção de uma nova escola secundária, em Samora Correia, se encontra mapeada, em prioridade II, na Carta Educativa do Município;*
- F) *Para concretização da venda da parcela referida na alínea B) é necessário proceder, previamente, ao destaque da mesma, pelo que a celebração do contrato prometido fica dependente da concretização do referido destaque;*
- G) *Compete à Primeira Outorgante promover o necessário procedimento de destaque;*
- H) *O pagamento do preço pelo Segundo Outorgante será integralmente efetuado no momento da celebração do contrato de compra e venda, não sendo estabelecido sinal no presente contrato, pelo que não existe qualquer encargo financeiro associado;*
- I) *Por tal motivo, a minuta do mencionado contrato de compra e venda está sujeita a visto prévio do Tribunal de Contas, conforme do disposto na alínea c) do número 1 do artigo 46.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, pelo que é condição de celebração do contrato a obtenção do referido visto;*
- J) *Para fazer face ao encargo relativo ao pagamento do preço da aquisição, o Segundo Outorgante vai encetar diligências no sentido de contrair o correspondente empréstimo bancário, pelo que o contrato de compra e venda só será concretizado se o Tribunal de Contas conceder visto ao mencionado empréstimo bancário;*
- K) *O presente contrato não estipula sinal, não implicando qualquer encargo financeiro, pelo que não determina a existência de pronúncia prévia, a título de fiscalização, por parte do Tribunal de Contas (Cfr. RELATÓRIO N.º 3/2020 – ARF, 1.ª SECÇÃO, do TdC).*

*É celebrado e reduzido a escrito o presente documento designado de CONTRATO-PROMESSA DE COMPRA E VENDA, o qual se rege nos termos constantes dos Considerandos supra, das Cláusulas seguintes, e dos Anexos a este contrato, a cujo integral cumprimento se obrigam e aceitam:*

#### **PRIMEIRA**

*(Objeto)*

*A Primeira Outorgante promete vender ao Segundo Outorgante, livre de quaisquer ónus ou encargos, e este por sua vez promete comprar, a parcela com a área de 33.000m<sup>2</sup> devidamente identificada no Considerado B) supra e no Doc.1.*

#### **SEGUNDA**

*(Preço e condições de pagamento)*

*1- As partes acordam que o preço de venda da parcela referida na cláusula anterior é de 57 € (cinquenta e sete euros) por m<sup>2</sup>, totalizando 1.881.000,00 € (um milhão, oitocentos e oitenta e um mil euros).*

*2- O pagamento do preço pelo Segundo Outorgante será integralmente efetuado no momento da celebração do contrato de compra e venda, o qual será previamente fiscalizado pelo Tribunal de Contas.*

#### **TERCEIRA**

*(Condições suspensivas)*

1. As partes acordam em estabelecer cumulativamente as seguintes Condições suspensivas, cuja não verificação de uma, será causa impeditiva da celebração do contrato definitivo:

- a) A impossibilidade ou não concretização do destaque da parcela referida na Cláusula Primeira;
- b) A não aprovação da minuta do contrato de compra e venda em sede de Assembleia Municipal;
- c) A não atribuição de visto prévio pelo Tribunal de Contas à minuta do contrato de compra e venda objeto do presente contrato promessa;
- d) A não efetiva contratação do empréstimo, a não obtenção do correspondente visto prévio do Tribunal de Contas ou a não disponibilização do valor associado ao empréstimo para efeitos de pagamento do preço, sejam por que motivo for.

2. A não verificação de qualquer uma das condições suspensivas previstas no número anterior não constitui qualquer das partes outorgantes na obrigação de indemnizar a outra parte, considerando-se o presente contrato extinto para todos os legais efeitos.

#### QUARTA

(Prazo)

1- A escritura de compra e venda será outorgada impreterivelmente até 30 dias (úteis), contados da verificação da última condição suspensiva, nos termos regulados na Cláusula anterior.

2- Incumbe ao Segundo Outorgante a marcação da escritura pública de compra e venda, devendo este notificar a Primeira do dia, local e hora, com pelo menos 5 dias úteis de antecedência.

3- A Promitente Vendedora obriga-se a apresentar ao Promitente Comprador, logo que este lhe solicite, os documentos que da sua parte sejam necessários à formalização da escritura pública de compra e venda.

#### QUINTA

(Notificações)

Todas as comunicações destinadas aos Outorgantes e realizadas por força deste contrato deverão ser enviadas para as moradas respetivas, por carta registada com aviso de receção.

#### SEXTA

(Alterações ao contrato)

Qualquer alteração ao presente contrato só é válida ou permitida desde que convencionada por escrito, e de comum acordo entre ambas as partes.

#### SÉTIMA

(Formalidades)

O presente documento será devidamente autenticado.

#### OITAVA

(Lacunas contratuais)

Em tudo o que for omissa aplicar-se-ão todas as disposições legais em vigor para o efeito.

Declaram ambos os Outorgantes que aceitam este contrato com todas as condições exaradas, cujo integral cumprimento se obrigam, pelo que o vão passar a assinar.

Feito em duplicado, ficando um exemplar na posse de cada um dos outorgantes.

*Benavente (...)*

*A Primeira Outorgante:*

*O Segundo Outorgante:*

Benavente, 28 de fevereiro de 2024

O presidente da Câmara Municipal, Carlos António Pinto Coutinho

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE mencionou a necessidade de ser celebrado contrato de promessa de compra e venda do prédio urbano onde a Câmara Municipal pretende construir a escola secundária de Samora Correia, por forma a instruir a candidatura ao financiamento para essa intervenção, e submeteu a respetiva minuta à apreciação do órgão executivo.

A SENHORA VEREADORA SÓNIA FERREIRA recordou que o PSD considerou, em anterior reunião de Câmara, que seria interessante para o Município, adquirir a totalidade do terreno e, portanto, gostaria de saber se o órgão executivo tenciona encetar alguma negociação com os proprietários nesse sentido.

O SENHOR PRESIDENTE explicitou que o custo da área total do terreno representaria um esforço muito significativo para a Câmara Municipal e, face às decisões que têm de ser tomadas, relativamente a um conjunto de intervenções que se pretende levar a efeito no próximo futuro, nomeadamente, a construção de creches, bem como à quebra de cerca de 50% nas receitas, nos primeiros três meses de 2024, há que ter alguma ponderação.

Acrescentou que o Município dispõe de cerca de um hectare e meio de terreno junto à Urbanização das Oliveirinhas e ao Arneiro dos Pilares, que resultou da cedência de áreas para equipamentos e dará para ali instalar algumas infraestruturas.

Sublinhou que a área de 33.000m<sup>2</sup> que a Câmara Municipal vai adquirir, tem uma folga necessária para aquilo que o futuro vier a solicitar e, para além disso, a atual Escola João Fernandes Pratas irá continuar a funcionar e será afeta aos três primeiros ciclos de ensino, permitindo dar uma resposta nos próximos anos.

Comentou que, perante um futuro crescimento da freguesia de Samora Correia, a centralidade será outra, eventualmente para a zona do Porto Alto.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade:

- Autorizar a celebração de contrato-promessa de compra e venda do prédio urbano com a área de 33.000m<sup>2</sup>, que faz parte do prédio com a área total de 58.392m<sup>2</sup>, sito entre a Rua dos Operários Agrícolas e a Avenida Egas Moniz, na freguesia de Samora Correia, descrito na Conservatória do Registo Predial de Benavente sob o n.º 7038 da mesma freguesia, e inscrito na matriz sob o n.º 10.829, perspetivando a construção de uma escola secundária;
- Aprovar a respetiva minuta e autorizar o senhor presidente da Câmara Municipal a outorgar no mesmo;
- Remeter a minuta do contrato-promessa de compra e venda à consideração da Assembleia Municipal, nos termos da al. i) do n.º 1 do art. 25.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação vigente;
- Tomar os procedimentos para obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 46.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **04- DIVISÃO MUNICIPAL DE OBRAS MUNICIPAIS, SERVIÇOS URBANOS E TRANSPORTES**

### **04.1 OBRAS MUNICIPAIS**

#### **Apoio Administrativo às Obras Municipais**

#### **Ponto 12 – EMPREITADA DE “SUBSTITUIÇÃO DE COBERTURA EM FIBROCIMENTO EM EDIFÍCIO DO ESTALEIRO MUNICIPAL DE SAMORA CORREIA – 2.ª FASE”**

##### **- ESCLARECIMENTOS / CORREÇÃO DAS PEÇAS DO PROCEDIMENTO**

Registo n.º 7333 /2024

Data: 28.02.2024

Processo n.º 2024/300.10.001/3

#### **ATA**

Aos vinte e oito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e vinte e quatro, pelas dezasseis horas, no edifício sito na Praça da República, em Benavente, no qual funciona a unidade orgânica Obras Municipais, reuniu o júri do concurso, supra identificado, designado pelo órgão competente, por deliberação tomada em reunião ordinária da Câmara Municipal realizada a 5 de fevereiro de 2024, e ao abrigo do disposto no artigo 67.º do Código dos Contratos Públicos, na sua redação atual, doravante designado por CCP, com a composição que infra se transcreve:

Maria Manuel Couto da Silva, eng.ª civil, que preside  
Cidália Maria Martins Moreira, coordenadora técnica, vogal efetiva  
Vanessa Sofia Ferreira Cabanas, jurista, vogal efetiva

O júri acima identificado, no âmbito das competências que lhe são conferidas pelo disposto no n.º 1 do artigo 69.º do CCP, reuniu na data e hora identificados, para analisar e apreciar o pedido de esclarecimentos apresentado pelos interessados Tolca – Construção, Gestão Patrimonial e Comércio, S.A. e Fachalmp, Lda., no prazo fixado para o efeito, conforme o disposto no n.º 1, do artigo 50.º, do CCP.

Estes interessados vieram solicitar esclarecimentos quanto à categoria e subcategoria do Alvará de Empreiteiro de Obras Públicas mencionado na alínea f) do número 1 do artigo 29.º do Programa de Procedimento.

Ao abrigo do disposto no artigo 69.º, n.º 2, do CCP, conjuntamente com a deliberação acima mencionada, vem o júri no âmbito das competências que lhe foram delegadas relativamente aos esclarecimentos solicitados, dizer:

- O Programa de Procedimento, alínea f) do número 1 do artigo 29.º, refere:

*Alvará de construção emitido pelo Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção, I.P. (IMPIC, I.P.), contendo as seguintes autorizações:*

*I. 1.ª Subcategoria da 2.ª Categoria e em classe correspondente ao valor global da proposta;*

*II. Da 6.ª, 8.ª, 9.ª e 11.ª Subcategorias da 2.ª Categoria, da classe correspondente ao valor dos trabalhos especializados que lhe respeitam.*

- As autorizações exigidas não se adequam à natureza dos trabalhos subjacentes à presente empreitada, pelo que deverá proceder-se à correção da alínea f) do número 1 do artigo 29.º, passando a constar:

*Alvará de empreiteiro de obras públicas emitido pelo Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção, I.P. (IMPIC, I.P.), contendo as seguintes autorizações:*

- I. 2.ª Subcategoria da 1.ª Categoria e em classe correspondente ao valor global da proposta;*
- II. 5.ª Subcategoria da 1.ª Categoria, da classe correspondente ao valor dos trabalhos especializados que lhe respeitam.*

Face aos esclarecimentos solicitados e à resposta explanada pelos elementos do júri, procedeu-se à correção da alínea f) do número 1 do artigo 29.º do Programa de Procedimento e, ainda, ao ponto 8.1 do Anúncio de Procedimento n.º 2835/2024, publicado no D.R., 2.ª série n.º 38 de 22 de fevereiro de 2024.

Atendendo ao exposto, propõe o júri a aprovação das peças corrigidas, devendo as mesmas ser disponibilizadas na plataforma eletrónica, junto às peças do procedimento patentes para consulta.

A presente deliberação foi tomada por unanimidade, por parte dos membros do júri do procedimento, e, nada mais havendo a tratar, foi lavrada a presente ata, a qual é constituída por três páginas, tendo a reunião sido encerrada pelas dezasseis horas e trinta minutos.

Maria Manuel Couto da Silva, eng.ª civil, que preside  
Cidália Maria Martins José Moreira, coordenadora técnica, vogal efetiva  
Vanessa Sofia Ferreira Cabanas, jurista, vogal efetiva

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE apresentou a ata do júri do procedimento concursal tendente à empreitada de “Substituição de cobertura em fibrocimento em edifício do estaleiro municipal de Samora Correia – 2.ª fase” e submeteu as propostas nela constantes à apreciação e eventual aprovação da Câmara Municipal.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade homologar a ata do júri do procedimento concursal tendente à empreitada de “Substituição de cobertura em fibrocimento em edifício do estaleiro municipal de Samora Correia – 2.ª fase” e, em face da mesma, aprovar as peças corrigidas (que, depois de assinadas, digitalmente, ficam arquivadas em ficheiro eletrónico anexo à presente ata), devendo as mesmas ser disponibilizadas na plataforma eletrónica, junto às peças do procedimento patentes para consulta. A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

**Ponto 13 – EMPREITADA DE “REQUALIFICAÇÃO DA ESTRADA DAS FONTAÍNHAS, EM PORTO ALTO” - CONCURSO PÚBLICO ATRAVÉS DE AGRUPAMENTO DE ENTIDADES ADJUDICANTES, CONSTITUÍDO PELO MUNICÍPIO DE BENAVENTE E PELA A.R. – ÁGUAS DO RIBATEJO, EIM, S.A.  
- LIBERAÇÃO DA CAUÇÃO / TERMO DO 1.º ANO DO PRAZO DE GARANTIA**

Processo n.º 2021/300.10.001/14

Adjudicatário: PEOP – Projetos e Execução de Obras Públicas, Lda.

**Informação n.º 7184, de 27/02/2024**

O Município de Benavente e a A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A., em Agrupamento de Entidades, adjudicaram a empreitada mencionada em assunto, em sede de conferência procedimental deliberativa realizada em 16.11.2021, pelo valor de 396.584,86 €, sendo 260.798,32 € correspondente aos trabalhos da responsabilidade do Município de Benavente e 135.786,54 € correspondente aos trabalhos da responsabilidade da A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A., valores aos quais acresce o IVA à taxa legal em vigor.

Considerando que decorreu um ano após a receção provisória da obra referida em assunto, procedeu-se, em cumprimento do disposto no artigo 295.º do Código dos Contratos Públicos, na sua redação atual, à vistoria dos trabalhos executados no âmbito da referida empreitada para efeitos de liberação da caução, cumprindo informar:

1. De acordo com o disposto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 295.º do Código dos Contratos Públicos (C.C.P.), na sua redação atual, decorrido um ano contado da data da receção provisória da obra, a liberação da caução deve ser feita faseadamente, nos termos seguintes:

Plano de liberação de cauções					
Prazo de garantia da obra	Valor a liberar				
	1.º ano após receção provisória	2.º ano após receção provisória	3.º ano após receção provisória	4.º ano após receção provisória	5.º ano após receção provisória
2 anos	30%	70%			
5 anos	30%	30%	15%	15%	10%
10 anos	30%	30%	15%	15%	10%

2. Para garantia do exato e pontual cumprimento das obrigações assumidas pelo adjudicatário, foi prestada caução no valor de **39.658,49 €** (trinta e nove mil, seiscentos e cinquenta e oito euros e quarenta e nove cêntimos), através de garantia bancária n.º N00419421, emitida pelo NOVO BANCO, S.A., correspondente a 10% do valor da adjudicação.

3. Na sequência da aprovação dos trabalhos complementares, no valor de 4.714,21 € e dos trabalhos a menos, na importância de 4.720,64 €, ambos da responsabilidade do Município de Benavente, não foi restituído ao adjudicatário o valor da caução inicial em 10% dos referidos trabalhos a menos, ou seja, em **472,06 €**, ficando antes esta parte da garantia bancária n.º N00419421, emitida pelo NOVO BANCO, S.A., destinada a caução e reforço de caução dos trabalhos complementares (Informação n.º 26653/2022, de 31 de agosto).

4. Ainda na sequência da aprovação dos trabalhos a menos da responsabilidade da A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A., na importância de 4.516,15 €, procedeu-se, nos termos da informação n.º 27995/2022, de 14 de setembro, à redução da caução na importância de **451,62 €** (quatrocentos e cinquenta e um euros e sessenta e dois cêntimos), corresponde a 10% dos trabalhos a menos, passando a garantia bancária a ter o valor de **39.206,87 €** (trinta e nove mil, duzentos e seis euros e oitenta e sete cêntimos).

5. Aquando do pagamento da revisão extraordinária de preços, na componente da obra da responsabilidade do Município de Benavente, no valor de 52.475,54 €

(cinquenta e dois mil, quatrocentos e setenta e cinco euros e cinquenta e quatro cêntimos), foi deduzido para caução e reforço de caução, o montante de **5.247,54 €** (cinco mil, duzentos e quarenta e sete euros e cinquenta e quatro cêntimos).

6. Assim, o valor total da caução traduz-se na importância de **44.454,41 €** (quarenta e quatro mil, quatrocentos e cinquenta e quatro euros e quarenta e um cêntimos), sendo **31.327,38 €** da responsabilidade do Município de Benavente e **13.127,03 €** da responsabilidade da A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A.

7. Considerando,

- as obrigações de garantia, sujeitas ao prazo de 2, 5 e 10 anos;
- que a receção provisória da obra ocorreu em 21.09.2022;
- ter já decorrido 1 (um) ano, do prazo a que estão sujeitas as obrigações de correção de defeitos, ou seja, do prazo de garantia;
- que da vistoria efetuada pelos serviços, se verificou que os trabalhos não apresentavam defeitos pelos quais se deva responsabilizar o empreiteiro;
- o estabelecido nos n.ºs 4, 5 e 8 do artigo 295.º do Código dos Contratos Públicos, na sua atual redação,

julgam-se reunidas as condições que permitem tomar os procedimentos tendentes à liberação de 30% do valor global da caução, ou seja, na importância de **13.336,32 €** (44.454,41 € x 0,30), correspondendo **9.398,21 €** aos trabalhos do Município de Benavente e **3.938,11 €** aos trabalhos da A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A., propondo-se:

- a redução em **13.336,32 €** da garantia bancária n.º N00419421, emitida pelo NOVO BANCO, S.A., no valor atual de **39.206,87 €**, passando a mesma a ter o valor de **25.870,55 €**.

8. Uma vez reduzida a caução, a mesma passará a ter o valor de **31.118,09 €**, através de:

- garantia bancária n.º N00419421, emitida pelo NOVO BANCO, S.A., no valor de **25.870,55 €**;
- retenção efetuada no pagamento da revisão extraordinária de preços, no valor de **5.247,54 €**.

À consideração superior,

A técnica superior, Maria Manuel Couto da Silva

**Auto de vistoria**  
**1.º ano**

Liberação da caução, nos termos do artigo 295.º do Código dos Contratos Públicos, na redação atual

Aos oito dias do mês de fevereiro de dois mil e vinte e quatro, no local onde foram executados os trabalhos que constituem a empreitada de “**Requalificação da Estrada das Fontainhas, em Porto Alto**”, em regime de agrupamento das entidades adjudicantes, adjudicada por decisão tomada em conferência procedimental deliberativa, realizada por videoconferência em dezasseis de novembro de dois mil e vinte e um, a PEOB – Projetos e Execução de Obras Públicas, Lda., no valor de **396.584,86 € (trezentos e noventa e seis mil, quinhentos e oitenta e quatro euros e oitenta e seis cêntimos)**, excluindo o IVA, sendo que **260.798,32 €** (duzentos e

sessenta mil, setecentos e noventa e oito euros e trinta e dois cêntimos) correspondem à responsabilidade financeira do Município de Benavente, e **135.786,54 €** (cento e trinta e cinco mil, setecentos e oitenta e seis euros e cinquenta e quatro cêntimos), correspondem à responsabilidade financeira da A.R. – Águas do Ribatejo, E.I.M., S.A., sendo o prazo de execução de 180 (cento e oitenta) dias, procedeu-se à vistoria de todos os trabalhos.

No âmbito da empreitada, procedeu-se ao exame e verificação dos trabalhos efetuados, de forma a promover, nos termos do artigo 295.º, n.º 5 do Código dos Contratos Públicos (CCP), na sua atual redação, a liberação da caução prestada, destinada a garantir o exato e pontual cumprimento das obrigações então estabelecidas contratualmente.

Nesta vistoria estiveram presentes, na qualidade de representantes do dono da obra, Catarina Pinheiro Vale, vice-presidente da Câmara, e Maria Manuel Couto da Silva, engenheira civil, diretora de fiscalização, na qualidade de representantes da Câmara Municipal, Liane Monteiro Nunes, na qualidade de representante da A.R. – Águas do Ribatejo, E.I.M., S.A., e Bruno Miguel Apolinário Grilo, engenheiro técnico civil, diretor de obra, na qualidade de representante do adjudicatário.

Nesse sentido e considerando,

- *As obrigações de garantia sujeitas ao prazo de 2, 5 e 10 anos;*
- *ter decorrido 1 (um) ano, do prazo a que estão sujeitas as obrigações de correção de defeitos, ou seja, do prazo de garantia;*
- *a inexistência de defeitos da obra da responsabilidade do empreiteiro;*

e ainda

- *o estabelecido no artigo 295.º, n.ºs 5 e 8 do Códigos dos Contratos Públicos, na sua atual redação;*

foi considerada a obra em condições para proceder à liberação da caução, correspondente ao primeiro ano do prazo de garantia, no valor de 30% da caução.

Por Bruno Miguel Apolinário Grilo, engenheiro técnico civil, diretor de obra, na qualidade de representante do adjudicatário, foi declarado aceitar os termos em que se acha exarado este auto e não ter a apresentar quaisquer reclamações ou reservas a este ato.

E reconhecendo-se nada mais haver para tratar, foi encerrado o presente auto de vistoria de liberação da caução, como acima se consignou, o qual vai ser assinado digitalmente pelas pessoas que nele intervieram.

Catarina Pinheiro Vale, vice-presidente da Câmara – C.M.B.

Maria Manuel Couto da Silva, engenheira civil, diretora de fiscalização – C.M.B.

Liane Monteiro Nunes – Representante da AR – Águas do Ribatejo, E.I.M., S.A.

Bruno Miguel Apolinário Grilo, engenheiro técnico civil – Representante do adjudicatário

**Parecer do dirigente das Obras Municipais:** *“Face ao exposto, julgam-se reunidas as condições que permitem tomar os procedimentos tendentes à liberação da caução na percentagem referida na informação. À consideração. 28.02.2024”*

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE explanou a informação técnica em análise e submeteu a mesma à consideração do órgão executivo.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade homologar a Informação n.º 7184, de 27/02/2024 e, em face da mesma, autorizar a libertação de 13.336,32 € (treze mil, trezentos e trinta e seis euros e trinta e dois cêntimos), correspondente a 30% do valor global da garantia bancária n.º N00419421, emitida pelo NOVO BANCO, S.A., no montante atual de 39.206,87 € (trinta e nove mil, duzentos e seis euros e oitenta e sete cêntimos), passando a mesma a ter o valor de 25.870,55 € (vinte e cinco mil, oitocentos e setenta euros e cinquenta e cinco cêntimos).

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **Gestão de Operações Financiadas**

### **Ponto 14 – APRESENTAÇÃO DE CANDIDATURA AO PLANO DE RECUPERAÇÃO E RESILIÊNCIA - INVESTIMENTO RE-C02-I01 - PROGRAMA DE APOIO AO ACESSO À HABITAÇÃO. OPERAÇÃO: "REABILITAÇÃO DE 8 FOGOS - SAMORA CORREIA"**

#### **Informação n.º 6458, de 22/02/2024**

Considerando que:

No dia 07 de agosto de 2023, o Município de Benavente aprovou e, posteriormente, remeteu para o Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana, I.P., a candidatura referente à operação “Reabilitação de 18 fogos – Samora Correia”. Posteriormente, esta candidatura não foi aceite, em virtude de sete frações não se encontrarem com a situação cadastral regularizada. Por sugestão do IHRU I.P. a operação foi dividida em duas candidaturas:

1. **“Reabilitação de 11 fogos – Samora Correia”** – Candidatura submetida ao IHRU I.P., após aprovação do município por unanimidade na reunião ordinária de 16/10/2023. Tendo mais tarde sido aceite pelo IHRU I.P. recebendo o código 62331.
2. **“Reabilitação de 7 fogos – Samora Correia”** – Referente aos fogos que aguardavam a documentação.

Neste momento, os 7 fogos que aguardavam a documentação têm a caderneta predial atualizada, estando os serviços a aguardar a receção das certidões de registo predial.

A 3 de novembro, com o registo de entrada n.º 23204, deu entrada no Município o estudo prévio referente a 18 fogos de Samora Correia. Neste estudo, os projetistas consideraram o fogo sito na Rua Norton de Matos n.º 40C, código do fogo 9665C, como estando em bom estado. Tendo em conta os critérios do programa 1.º Direito, por não se verificar a condição indigna, este fogo foi retirado da candidatura 62331 referente à operação “Reabilitação de 11 fogos – Samora Correia”, passando a operação a ser designada “Reabilitação de 10 fogos – Samora Correia”. Mais tarde, deu entrada nos serviços de Ação Social um pedido, dando conta de infiltrações na habitação, tendo sido realizada uma visita por parte dos serviços que, através de registo fotográfico, comprovaram a situação indigna, cumprindo, desta forma, o critério para acesso ao programa 1.º Direito. Tendo em conta a necessidade de intervenção ao nível do telhado da habitação, propõe-se considerar este fogo na candidatura que se propõem agora submeter ao IHRU I.P., passando a ser designada “Reabilitação de 8 fogos – Samora Correia”.

Tendo em conta o prazo definido para a submissão de candidaturas a 31 de março de 2024, propõe-se à consideração superior, a aprovação e a autorização para a apresentação da candidatura ao 1.º Direito, integrado no Plano de Recuperação e Resiliência - Investimento RE-C02-i01 - Programa de Apoio ao Acesso à Habitação, a operação designada por:

**“Reabilitação de 8 fogos – Samora Correia”**

- 1. Enquadramento:** A candidatura enquadra-se na prioridade 1 e ação 1 do plano de ação da Estratégia Local de Habitação.
- 2. Fogos objeto de financiamento:** A identificação dos fogos é a constante no Anexo II do formulário de candidatura, anexo à presente informação.
- 3. Valor de despesas elegíveis estimado:** Conforme o Anexo III do formulário de candidatura, anexo à presente informação, o somatório de todas as despesas elegíveis é estimado em **374.205,72 €**, a que acrescerá o IVA à taxa legal em vigor.

À consideração superior,

O técnico superior / arquiteto, Manuel da Silva Vicente

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE resumiu a informação técnica em apreço e submeteu-a à consideração da Câmara Municipal.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade aprovar a apresentação de candidatura da operação designada por “Reabilitação de 8 fogos – Samora Correia” ao 1.º Direito, integrado no Plano de Recuperação e Resiliência – Investimento RE-C02-i01 - Programa de Apoio ao Acesso à Habitação, nos termos da Informação n.º 6458, de 22/02/2024, que se homologa.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

**05- DIVISÃO MUNICIPAL DE OBRAS PARTICULARES, PLANEAMENTO URBANÍSTICO, DESENVOLVIMENTO E AMBIENTE**

**05.01- Subunidade Orgânica de Obras Particulares**

**APROVAÇÃO DO PROJETO DE ARQUITETURA**

**A CONHECIMENTO**

A Câmara Municipal tomou conhecimento dos despachos exarados pelo vereador, Hélio Manuel Faria Justino, no uso de competências delegadas/subdelegadas, cujos teores abaixo se transcrevem, em:

21.02.2024

**Ponto 15 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / DEMOLIÇÃO E CONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIO DE USO MISTO HABITAÇÃO, COMÉRCIO E SERVIÇOS, GARAGEM E ARRECADAÇÃO**

Processo n.º 932/2023

Requerente: Peritos – Consultores de Gestão, Lda.

Local: Largo Duarte Lopes, 25 – Benavente

Teor do despacho: *“Homologo. Aprovado o projeto de arquitetura, nos termos do parecer do chefe da DMOPPUA. Notificar requerente para, no prazo de 6 meses, apresentar os projetos das especialidades.”*

**Ponto 16 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / LEGALIZAÇÃO DE AMPLIAÇÃO DE MORADIA**

Processo n.º 1296/2023

Requerente: João Pedro da Silva Moisés

Local: Largo S. Tiago, 15 – Benavente

Teor do despacho: *“Homologo. Aprovado o projeto de arquitetura. Notificar requerente para, no prazo de 30 dias, apresentar os projetos das especialidades.”*

23.02.2024

**Ponto 17 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / ALTERAÇÕES NO DECORRER DA OBRA EM ANEXO E PISCINA**

Processo n.º 243/1977

Requerente: Maria Madalena Correia Justino

Local: Rua Álvaro Rodrigues de Azevedo – Benavente

Teor do despacho: *“Homologo. Aprovado o projeto de arquitetura. Notificar requerente para, no prazo de 30 dias, apresentar os projetos das especialidades.”*

**Ponto 18 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / LEGALIZAÇÃO DE PISCINA E ALTERAÇÕES EXTERIORES, LOGRADOURO E MURO**

Processo n.º 2392/2023

Requerente: A Pitada do Pai, Unipessoal, Lda.

Local: Rua do Campino, Lote 89 – Benavente

Teor do despacho: *“Homologo. Aprovado o projeto de arquitetura. À GU Engenharia, para apreciação dos projetos das especialidades. Proceder em conformidade.”*

**DEFERIMENTO DO PEDIDO DE LICENÇA ADMINISTRATIVA**

**A CONHECIMENTO**

A Câmara Municipal tomou conhecimento dos despachos exarados pelo vereador, Hélio Manuel Faria Justino, no uso de competências delegadas/subdelegadas, cujos teores abaixo se transcrevem, em:

21.02.2024

**Ponto 19 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / MORADIA UNIFAMILIAR, PISCINA E MUROS DE VEDAÇÃO**

Processo n.º 487/2023

Requerente: Rapid Inspiration, Lda.

Local: Herdade da Aroeira, 263 – Santo Estêvão

Teor do despacho: *“Homologo. Deferido o pedido de licença administrativa”*

27.02.2024

**Ponto 20 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / MORADIA UNIFAMILIAR / ALTERAÇÕES NO DECORRER DA OBRA**

Processo n.º 292/2020

Requerente: Carpikitchen, Lda.

Local: Rua do Campino, 2 – Samora Correia

Teor do despacho: “Homologo. Deferido o pedido de licença administrativa. Proceder em conformidade.”

### **Ponto 21 – LICENÇA ADMINISTRATIVA / LEGALIZAÇÃO DE ANEXOS**

Processo n.º 1902/2022

Requerente: Carlos Manuel Pires Oliveira

Local: Estrada das Vagonetas, 26 – Samora Correia

Teor do despacho: “Homologo. Deferido o pedido de licença administrativa, nos termos do parecer do chefe da DMOPPUDA. Proceder em conformidade.”

### **Ponto 22 – INFORMAÇÃO PRÉVIA**

Processo n.º 6/2023

Requerente: Regraland, Lda.

Local: Foros de Almada – Santo Estêvão

### **Informação da Gestão Urbanística, de 12.02.2024**

#### **Proposta de decisão**

Face ao abaixo informado, coloca-se à consideração superior a seguinte proposta de decisão:

Face ao exposto nos pontos 6, submete-se à consideração superior a subsequente tramitação do presente processo.

#### **1. Proposta da requerente**

A requerente, através do registo de entrada n.º 1311, de 17-01-2023, apresenta pedido de informação prévia sobre viabilidade de “*constituição de Turismo do espaço Rural e ampliação da construção existente*”, em duas parcelas de terreno que irão totalizar 94.750,00 m<sup>2</sup>, no local acima referido.

Através do registo de entrada n.º 23828, vem a requerente anexar ao processo nova documentação para apreciação.

#### **2. Enquadramento**

A pretensão enquadra-se no n.º 2, do artigo 14.º, do Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 136/2014, de 09 de setembro - obras sujeitas a informação prévia.

#### **3. Antecedentes**

Registe-se como antecedentes:

- Processo de obras n.º 319/1987, em nome de Axel Mathias Buus
- Certidão de isenção de licença e utilização de construção anterior a 1991, em nome de Felicidade Gomes da Silva Buus

#### **4. Instrumentos de gestão territorial**

Face ao Plano Diretor Municipal de Benavente (PDM), publicado em 04-01-2019, e de acordo com a marcação do local na planta de localização, da responsabilidade da requerente, a parcela insere-se em:

- *Planta de Ordenamento Classificação e Qualificação do Solo (1.1)*
- *Solo Rural, na categoria de RED - Áreas de Edificação Dispersa;*
- *Planta de Ordenamento – Carta de Riscos (1.4)*

- *Intensidade sísmica máxima de 10;*
- *Planta de Ordenamento – Zonamento Acústico (1.5)*
- *Zona Mista;*
- *Planta de Condicionantes – REN (2.2)*
- *Leito do Curso de Água, Apenas Sujeito a Servidão de Domínio Hídrico;*
- *Planta de Condicionantes – Áreas Protegidas e Classificadas (2.3)*
- *Áreas de Ocorrência de Sobreiros;*
- *Planta de Condicionantes – Outras Condicionantes (2.6)*
- *Linha Elétrica de Baixa / Média Tensão.*
- *Territórios Florestais – COS (2018) – parcelas inseridas em território florestal, na classe de perigosidade muito baixa e baixa, com faixa de gestão de combustível na estrema Norte.*

## 5. Projeto de arquitetura

A pretensão reporta-se ao pedido de informação prévia para construção de empreendimento turístico, na tipologia de Turismo em Espaço Rural (TER), com uma área de implantação / construção de 683,00 m<sup>2</sup>, a implantar em duas parcelas de terreno com a área total de 34.750,00 m<sup>2</sup>.

Mais informa que *“É considerada uma capacidade de alojamento para 18 pessoas, correspondente 9 quartos duplos (...) dispostos em 3 edifícios.”*

Do ponto de vista técnico de arquitetura, e nos termos estabelecidos pelo artigo 20.º do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação, julga-se que a proposta apresentada, conforma-se com o Plano Diretor Municipal, nomeadamente, artigos 36.º ao 38.º do seu regulamento.

## 6. Condicionantes

### 6.1 Servidão de linha elétrica de baixa / média tensão

A mesma não interfere com a proposta de edificação.

### 6.2 Áreas de ocorrência de sobreiros

No seguimento da anterior informação técnica, veio o técnico autor esclarecer o seguinte:

*«(...) foi pedido ao ICNF (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas) para se proceder ao corte das árvores secas existentes nas propriedades, Quinta de Santa Rita e Sobreiral do Zambujeiro.*

*Na zona onde se pretende a ampliação e legalização do edifício existente, foram identificados cinco sobreiros secos, cujo corte foi autorizado.*

*Salienta-se que não se pode proceder ao arranque de qualquer das árvores assinaladas para corte, uma vez que se considera que um sobreiro cortado se encontra “dormente”, e deverá ser possível “efetuar o aproveitamento da eventual rebentação de toiça que, devidamente encaminhada através de seleção das varas e podas de formação, poderá originar a reconstituição de exemplares semelhantes aos cortados”.*

*Considerando:*

*a) a necessidade de corrigir a implantação da ampliação do edifício existente, uma vez que se sobrepõe a um sobreiro seco cortado.*

*b) as distâncias regulamentares entre os sobreiros e a nova edificação (após consulta ao ICNF, constatou-se que deve ser considerada uma faixa de proteção aos sobreiros verdes, com um diâmetro duas vezes e meia a copa da árvore, na data do projeto. Relativamente aos sobreiros cortados, não existe legislação que estabeleça zona de proteção).*

*Propõe-se nova implantação do edifício, não se sobrepondo a sobreiros secos cortados e contemplando as faixas de proteção aos sobreiros verdes regulamentares.*

*As plantas gerais do projeto de arquitetura foram devidamente retificadas e apresentam-se para substituição das anteriores*

*Embora não se proponha o corte de sobreiros verdes nem o arranque de secos, será requerida autorização ao ICNF para ocupação de espaço florestal para edificação. O documento de autorização irá acompanhar o projeto de licenciamento a submeter à CMB. (...)»*

Face ao solicitado, submete-se à consideração superior a decisão a tomar, sobre o presente condicionalismo para aprovação do presente pedido.

### 6.3 Plano Intermunicipal da Defesa da Floresta contra Incêndios

No âmbito do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro, designadamente, dos artigos 60.º e 61.º, cumpre-nos informar que a proposta encontra-se inserida em território florestal e, de acordo com o Plano Intermunicipal de Defesa da Floresta contra Incêndios – 2018, a edificação objeto da proposta insere-se em classe de perigosidade muito baixa. Verificando-se, ainda, que cumpre os 50 metros à estrema, caso haja anexação das parcelas.

No seguimento da anterior informação técnica, veio o técnico autor esclarecer que *“Na altura em que for submetido o projeto a licenciamento, serão apresentados os documentos referentes à anexação das duas parcelas.”*

Face ao esclarecimento, submete-se à consideração superior a decisão a tomar, sobre o presente condicionalismo para aprovação do presente pedido.

### 6.4 Turismo de Portugal, I.P.

Em anterior informação, foi solicitada a clarificação da classificação do TER, pelo que foi esclarecido que a proposta será um Agroturismo, justificada da seguinte forma:

*«(...) considera-se que as características da Quinta de Santa Rita estão de acordo com a noção de agroturismo, tal como descrito no Artigo 7.º da Portaria e no ponto 6 do Artigo 18.º do Decreto-lei acima referidos, uma vez que se trata de uma “exploração agrícola” que pretende prestar “serviços de alojamento a turistas e permitam aos hóspedes o acompanhamento e conhecimento da atividade agrícola, ou a participação nos trabalhos aí desenvolvidos, de acordo com as regras estabelecidas pelo seu responsável.”(...)»*

Assim, e de acordo com o artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 80/2017, é da competência da Câmara Municipal a instalação dos empreendimentos turísticos.

Não obstante, deverá a requerente, em fase de licenciamento, anexar ao processo comprovativo da atividade agrícola existente. Situação que se deixa à consideração superior.

---

### PROPOSTA DE DECISÃO SUPERIOR

---

Face ao exposto nos pontos 6, submete-se à consideração superior a subsequente tramitação do presente processo.

A técnica superior, Florbela Parracho

<p><b>Parecer:</b>                  Emita-se parecer favorável condicionado à presente informação prévia, enquadrada nos termos do n.º 1 Art.º 14 do RJUE, devendo, conforme estipula o n.º 3 do artigo 16.º, apresentar licenciamento para a pretensão com a seguintes condições fixadas:                  a) Parecer do ICNF,                  b) Comprovativo da atividade agrícola,                  c) Anexar as duas parcelas, devendo cumprir com o n.º 2 do artigo 61.º do DL n.º 82/2021, de 13 de outubro, ou solicitar a exceção enquadrada no n.º 3 do artigo 61.º do DL n.º 82/2021, de 13 de outubro,                  d) Projeto de arranjos exteriores, de acordo com o enquadramento legal de proteção ao sobreiro e à azinheira (decretos-Lei n.º 169/2001 e n.º 155/2004) – requisitos mínimos para as boas condições agrícolas e ambientais, designadamente, a danificação do sistema radicular sobreiro, em sede de abertura de fundações.</p> <p>27.02.2024</p> <p><b>O chefe da D. M. O. P. P. U. D.A.</b></p>	<p><b>Despacho:</b>                  À reunião.</p> <p>28.02.2024</p> <p><b>O vereador, no uso de competências delegadas/subdelegadas</b></p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR VEREADOR HÉLIO JUSTINO explanou o pedido de informação prévia em análise e referiu que, de acordo com a informação técnica disponibilizada e respetivo parecer do chefe de Divisão, deve a Câmara Municipal emitir parecer favorável, condicionado, no entanto, ao que está expresso, quer na informação técnica, quer no respetivo parecer.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade emitir parecer favorável condicionado à pretensão, nos termos da Informação da Gestão Urbanística, de 12.02.2024, e da proposta vertida no parecer do respetivo chefe de Divisão, que se homologam. A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

**Ponto 23 – ESCLARECIMENTO E APROVAÇÃO DA ZONA URBANA CONSOLIDADA, PARA APLICAÇÃO DA ALÍNEA E) DO N.º 4 DO ARTIGO 4.º DO RJUE, ALTERADO PELO DL N.º 10/2024, DE 8 DE JANEIRO, E APROVAÇÃO DO PROCEDIMENTO DE ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO E DE EDIFICAÇÃO**

**Parecer CDMOPUDA, de 28.02.2024**

Observando a entrada em vigor do “Simplex Urbanístico”, fruto da publicação do DL n.º 10/2024, de 8 de janeiro, que altera profundamente, entre outros, o Regime Jurídico da Urbanização e Edificação – RJUE, cujas alterações mais significativas se encontram plasmadas no ofício remetido pela ANMP, que se anexa, importa informar que:

1- Já nos encontramos, na DMOPUDA, e desde o início de janeiro, num processo de formação e adaptação de todo o serviço à presente alteração, sendo certo que não podemos aferir a nossa completa preparação.

2- Entre as várias alterações, aponta-se como crucial, a eliminação da possibilidade do requerente da comunicação prévia optar pelo procedimento de licenciamento.

3- Igualmente, é estabelecido pela nova redação da alínea e) do n.º 4 do artigo 4.º do RJUE, a sujeição a comunicação prévia das *“obras de construção, de alteração exterior ou de ampliação em zona urbana consolidada que respeitem os planos municipais ou intermunicipais e das quais não resulte edificação com cércea superior à altura mais frequente das fachadas da frente edificada do lado do arruamento onde se integra a nova edificação, no troço de rua compreendido entre as duas transversais mais próximas, para um e para outro lado;”*

4- Por conseguinte, e observado o atual Plano Diretor Municipal de Benavente – PDM, identificamos como zonas preferenciais para a aplicação do normativo acima expresso, as zonas urbanas consolidadas na carta de Ordenamento – Classificação e Qualificação do Solo (1.1) na subclasse de solo urbanizado em Espaço Central (Consolidado), Espaço Residencial (Consolidado) e Espaço Urbano de Baixa Densidade (Consolidado).

5- Nesta delimitação, ainda que pudéssemos identificar também o Espaço Central (Núcleo Antigo), este não deverá, por ora, ficar incluído neste conjunto acima, dado tratar-se das áreas urbanas mais sensíveis, do ponto de vista morfológico e estético, e que se sobrepõem com as Áreas de Reabilitação Urbana - ARU, devendo ser, atempadamente, formulados os critérios para a sua integração no Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação – RMUE.

6- Mais se informa que a Câmara Municipal, em reunião datada de 16/9/2019, deliberou dar início a um procedimento de alteração do RMUE, sob proposta dos serviços técnicos.

7- Não obstante, e por força da abertura do procedimento de alteração do Plano Diretor Municipal por adaptação ao RGIJT, levou-se à suspensão do procedimento de abertura da alteração do RMUE, entretanto realizada.

8- Urge agora, e dado que a proposta de alteração do PDM por adaptação ao RGIJT se encontra na reta final, e em concomitância com a profunda alteração do RJUE, no âmbito do Programa Mais Habitação, consagrada através do DL n.º 10/2024, de 8 de janeiro, e a brevidade da entrada em vigor da maior parte do novo normativo daí resultante (4 de março de 2024) iniciar novo procedimento administrativo para revisão do RMUE.

9- A alteração legislativa proposta pela DL n.º 10/2024 ,de 8 de janeiro, veio tornar nulas as normas do RMUE que, designadamente, prevejam, de forma diferenciada, a instrução, os procedimentos e as tramitações não previstas, quer no próprio diploma, quer na Portaria n.º 71-A/2024, que identifica os elementos instrutórios dos procedimentos previstos no RJUE e revoga a Portaria n.º 113/2015, de 22 de abril, na Portaria n.º 71-B/2024 que prova os modelos de utilização obrigatória de licença, de resposta à comunicação prévia, dos atos a praticar pelos técnicos e dos modelos de avisos de publicitação de operações urbanísticas, nos termos do RJUE, e na Portaria n.º 71-C/2024, que procede à primeira alteração da Portaria n.º 1268/2008, de 6 de novembro, que define o modelo e requisitos do livro de obra e fixa as características do livro de obra eletrónico, ou noutros diplomas conexos.

10- Desta forma, para além do RMUE ser o instrumento de regulação e de formulação de valorações próprias do exercício da função administrativa, no âmbito dos poderes municipais para o controlo prévio urbanístico, bem como no que se refere ao lançamento e liquidação das taxas e prestação de caução, como tal previsto no RJUE, incidirá hoje sobretudo:

- a) Concretizar quais as obras de escassa relevância urbanística para efeitos de delimitação das situações isentas de controlo prévio;
- b) Pormenorizar, sempre que possível, os aspetos que envolvam a formulação de valorações próprias do exercício da função administrativa, exclusivamente no âmbito dos poderes dos Municípios para o controlo prévio urbanístico, nos termos dos artigos 20.º e 21.º, em especial os morfológicos e estéticos a que devem obedecer os projetos de urbanização e edificação;
- c) Disciplinar os aspetos relativos ao projeto, execução, receção e conservação das obras e serviços de urbanização e fixar critérios morfológicos e estéticos a que os projetos devam conformar-se;
- d) Disciplinar os aspetos relativos à segurança, funcionalidade, economia, harmonia e equilíbrio socioambiental, estética, qualidade, conservação e utilização dos edifícios, suas frações e demais construções e instalações;
- e) Fixar os critérios e trâmites do reconhecimento de que as edificações construídas se conformam com as regras em vigor à data da sua construção, assim como do licenciamento ou comunicação prévia de obras de reconstrução ou de alteração das edificações para efeitos da aplicação do regime da garantia das edificações existentes;
- f) Fixar os montantes das taxas a cobrar;
- g) Indicar a instituição e o número da conta bancária do município onde é possível efetuar o depósito dos montantes das taxas devidas, identificando o órgão à ordem do qual é efetuado o pagamento;
- (...)
- i) Determinar quais os atos e operações que devem estar submetidos a discussão pública, designadamente, concretizar as operações de loteamento com significativa relevância urbanística e definir os termos do procedimento da sua discussão;
- j) Regular outros aspetos relativos à urbanização e edificação cuja disciplina não esteja reservada por lei a instrumentos de gestão territorial, desde que não sejam de natureza procedimental ou instrutória, podendo dispensar o envio de elementos instrutórios.

11- Para além dessa questão primordial, a alteração do RMUE constitui, igualmente, uma oportunidade para corrigir alguns aspetos da redação que, decorrentes da experiência da sua utilização, se crê poderem ser objeto de melhoria.

#### Conclusão:

1- Propõe-se, desta forma, que a Câmara possa deliberar que, para efeitos de aplicação da alínea e) do n.º 4 do artigo 4.º do RJUE, sejam previstas as operações urbanísticas de obras de construção, de alteração exterior ou de ampliação em solo urbanizado apenas naquelas que se encontram na subclasse de Espaço Central (Consolidado), Espaço Residencial (Consolidado) e Espaço Urbano de Baixa Densidade (Consolidado).

2- Propõe-se, também, e nos termos e para os efeitos no disposto nos artigos 98.º a 101.º do novo Código do Procedimento Administrativo (nCPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, que a Câmara Municipal, ao abrigo do artigo 33.º, n.º 1, al. k) do Anexo I da Lei n.º 75/2015, de 12 de setembro, autorize o início do procedimento de revisão do Regulamento Municipal da Urbanização e da Edificação (RMUE), publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 132, em 12 de julho de 2011, sob a designação de Regulamento n.º 419/2011, em virtude das significativas alterações legislativas entretanto produzidas pelo Regime Jurídico da Urbanização e Edificação, e pela 1.ª alteração, por adaptação, da primeira revisão do Plano Diretor Municipal de Benavente, e que delibere sobre:

- Determinar o início do procedimento para a elaboração da revisão do RMUE;
- Determinar a publicitação do início do procedimento, pelo prazo de 10 dias úteis, no sítio institucional da Câmara Municipal de Benavente, nos termos do Aviso que se junta a esta proposta,
- Promover, concluído que esteja o projeto de alteração, a consulta pública, nos termos e para os efeitos fixados no artigo 101.º do nCPA.

**AVISO**  
**PUBLICITAÇÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO DE**  
**REVISÃO DO REGULAMENTO MUNICIPAL DA URBANIZAÇÃO E DA EDIFICAÇÃO**

O novo Código do Procedimento Administrativo (nCPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, veio estabelecer o procedimento do regulamento administrativo, bem como o dever de se publicitar o início do procedimento com o objetivo de possibilitar a constituição como interessados e a apresentação de contributos dos cidadãos para a elaboração do projeto do regulamento, procedimento que é, igualmente, aplicável tratando-se de alteração a regulamento.

Nos termos do artigo 98.º, n.º 1 do CPA, o início do procedimento é publicitado na Internet, no sítio institucional da entidade pública, com a indicação do órgão que decidiu desencadear o procedimento, da data em que o mesmo se iniciou, do seu objeto e da forma como se pode processar a constituição como interessados e a apresentação de contributos para a elaboração do regulamento.

Assim, em cumprimento do disposto naquela norma, a Câmara Municipal, em reunião ordinária realizada no dia ... de março de 2024 deliberou por unanimidade/maioria autorizar e promover a publicitação do início do procedimento de revisão do Regulamento Municipal da Urbanização e da Edificação pelo prazo de 10 dias úteis, no sítio institucional da Câmara Municipal de Benavente ([www.cm-benavente.pt](http://www.cm-benavente.pt)).

Durante o prazo acima referido, 10 dias úteis a contar da data de publicitação do início do procedimento no sítio institucional da Câmara Municipal de Benavente, podem os interessados constituir-se como tal no procedimento, apresentando por escrito os seus contributos para a alteração do aludido Regulamento, por meio eletrónico ([cmb@cm-benavente.pt](mailto:cmb@cm-benavente.pt)) ou correio postal.

Serão consideradas as participações feitas através de requerimento dirigido ao presidente da Câmara Municipal de Benavente, do qual conste nome, número de identificação fiscal, respetivo endereço eletrónico e consentimento para que este seja utilizado para notificação, conforme disposto no artigo 112.º, n.º 1, alínea c) do nCPA.

O chefe da DMOPPUDA, arq.º João Pedro Leitão

<b>Parecer:</b>  <b>O chefe da D. M. O. P. P. U. D. A.</b>	<b>Despacho:</b> À reunião.  28.02.2024  <b>O vereador, no uso de competências delegadas/subdelegadas</b>
------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE deu nota da presença do chefe da Divisão Municipal de Obras Particulares, Planeamento Urbanístico, Desenvolvimento e Ambiente, arq.º João Pedro Leitão, para elucidar o Executivo sobre a informação por si produzida, no âmbito do “Simplex Urbanístico”, visando parametrizar a atuação da Câmara Municipal.

O CHEFE DA DMOPPUDA, ARQ.º JOÃO PEDRO LEITÃO, fez alusão às alterações substanciais introduzidas pela publicação do Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro, e deu nota dos procedimentos a adotar pela Câmara Municipal.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade homologar o Parecer CDMOPPUA, de 28.02.2024 e, em face do mesmo:

- Aprovar que, para efeitos de aplicação da al. e) do n.º 4 do art. 4.º do RJUE [Regime Jurídico da Urbanização e Edificação], alterado pelo Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro, sejam previstas as operações urbanísticas de obras de construção, de alteração exterior ou de ampliação em solo urbanizado, apenas nas zonas que se encontram na subclasse de Espaço Central (Consolidado), Espaço Residencial (Consolidado) e Espaço Urbano de Baixa Densidade (Consolidado);
- Nos termos e para os efeitos no disposto nos arts. 98.º a 101.º do novo Código do Procedimento Administrativo (nCPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, determinar o início do procedimento para a elaboração da revisão do RMUE [Regulamento Municipal da Urbanização e da Edificação], ao abrigo do art. 33.º, n.º 1, al. k) do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;
- Determinar a publicitação do início do procedimento, pelo prazo de 10 dias úteis, no sítio institucional da Câmara Municipal de Benavente, nos termos do Aviso constante da proposta;
- Promover, concluído que esteja o projeto de alteração, a consulta pública, nos termos e para os efeitos fixados no artigo 101.º do nCPA.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **05.1. PLANEAMENTO, AMBIENTE E FISCALIZAÇÃO**

### **Ponto 24 – ELABORAÇÃO DA DELIMITAÇÃO DA RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL DO MUNICÍPIO DE BENAVENTE, PARA ADAPTAÇÃO ÀS ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS NACIONAIS E REGIONAIS**

Processo n.º 10/2024

Requerente: Promoção Oficiosa

Local: Benavente

#### **Informação do Planeamento, Ambiente e Fiscalização, de 28.02.2024**

<b>Proposta de decisão</b>
----------------------------

Face ao abaixo informado, coloca-se à consideração superior a seguinte proposta de decisão:
---------------------------------------------------------------------------------------------

Concluimos que a CMB deve iniciar o procedimento de delimitação da REN municipal, para adaptação às OENR, e comunicar à CCDRLVT, em conformidade com o estabelecido no RJREN e nas OENR, tal como referido no teor da presente informação.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

De acordo e nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto, que estabelece o Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (RJREN) em vigor, e na Portaria n.º 336/2019, de 26 de setembro [alterada pela Portaria n.º 264/2020, de 13 de novembro, que aprova a revisão das Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais (OENR) previstas no RJREN, publicadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro, retificada pela Declaração de Retificação n.º 71/2012, de 30 de novembro], competem à Câmara Municipal de Benavente (CMB) elaborar a delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) a nível municipal (n.º 1 do artigo 10.º do RJREN).

A Carta da REN do município de Benavente em vigência foi aprovada pela Portaria n.º 67/2019, e publicada no Diário da República, 1.ª Série, N.º 36, de 20 de fevereiro, processo que decorreu em simultâneo com a primeira revisão do PDM de Benavente,

aprovada pela Assembleia Municipal de Benavente, em 29 de junho de 2019, e publicada pelo Aviso n.º 222/2019, no Diário da República, 2.ª Série, N.º 3, de 4 de janeiro. Tendo sido, entretanto, aprovadas as seguintes alterações à delimitação da REN do município de Benavente:

- Alteração simplificada da delimitação da REN do município de Benavente, pelo Aviso n.º 2961/2022, publicada no Diário da República, 2.ª Série, N.º 30, de 11 de fevereiro (E99 – “Arneiro dos Coelhos”);
- Alteração simplificada da delimitação da REN do município de Benavente, pelo Aviso n.º 7265/2023, publicada no Diário da República, 2.ª Série, N.º 70, de 10 de abril (E100 – “Monte dos Duques”); e
- Alteração da delimitação da REN do município de Benavente, pelo Aviso n.º 11682/2023, publicada no Diário da República, 2.ª Série, N.º 118, de 20 de junho (E101 a E108 – “âmbito do RERAE”).

A delimitação da REN do município de Benavente, atualmente publicada e em vigor, esteve sujeita à legislação específica estabelecida à data em que decorreu o processo de delimitação da REN. Face à não publicação das OENR à data, delimitaram-se as tipologias de áreas integradas na REN com as definições constantes no antigo RJREN, o Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de março, respeitando as OENR provisórias, conforme decorria do n.º 2 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto (alterado e republicado pelo RJREN atualmente em vigor), que referia que “Até à publicação das orientações estratégicas de âmbito nacional e regional, a delimitação da REN a nível municipal segue o procedimento estabelecido no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de março...”.

O RJREN em vigor veio impor a adaptação das delimitações municipais, determinando no n.º 2 do artigo 43.º, que “Até à alteração das delimitações municipais da REN, para adaptação às orientações estratégicas de âmbito nacional e regional, aprovadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro, continuam a vigorar as delimitações efetuadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de março.”. Estabelecendo no n.º 1 do artigo 4.º, o prazo para a conformação da delimitação da REN com as OENR “...no prazo de cinco anos após a entrada em vigor da portaria referida no n.º 5 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na redação introduzida pelo presente decreto-lei.”

Com a entrada em vigor da Portaria n.º 336/2019, de 26 de setembro, na sua redação atual, que aprovou a revisão das OENR, o prazo para a CMB adaptar a delimitação da REN do município de Benavente às OENR, e consequente aprovação, publicação e depósito, termina em setembro de 2024, sob pena da suspensão do regime de usos e ações compatíveis, previsto no artigo 20.º do RJREN em vigor, nas áreas integradas na REN do Plano municipal, conforme o n.º 2 do mesmo artigo, que define que “O não cumprimento do prazo previsto no número anterior suspende o regime de usos e ações compatíveis previsto no artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na redação introduzida pelo presente decreto-lei, nas áreas integradas na REN dos planos municipal ou intermunicipal em causa.”

A delimitação da REN do município de Benavente, para adaptação às OENR, deverá seguir o procedimento previsto nos artigos 10.º e 11.º deste diploma, sistematizado na “Norma de Procedimentos 14/OT” da CCDRLVT, onde são sistematizadas as etapas, passos, conteúdos e responsáveis pela tramitação dos processos de delimitação da REN, regendo as relações entre a CCDRLVT e a CMB.

No decurso da elaboração da proposta de delimitação da REN, compreendendo a delimitação da REN bruta e a exclusão proposta das áreas delimitadas na REN bruta, a CCDRLVT e a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) deverão fornecer à CMB a

informação técnica necessária, competindo à CCDRLVT o acompanhamento assíduo e continuado da elaboração técnica da proposta. Compete, ainda, à CCDRLVT a aprovação da versão final para publicação em Diário da República, 2.ª Série, e depósito na Direção Geral do Território (DGT), e ainda, a sua disponibilização no Sistema Nacional de Informação Territorial (SNIT).

Concluímos que a CMB deve iniciar o procedimento de delimitação da REN municipal para adaptação às OENR, e comunicar à CCDRLVT, em conformidade com o estabelecido no RJREN e nas OENR, tal como referido no teor da presente informação.

À consideração superior,

Joana Godinho, técnica superior – arquiteta  
Verónica Coelho, técnica superior – eng.ª biofísica  
Tony Antunes, técnico superior – geógrafo

**Parecer de 28.02.2024, exarado pelo chefe do Planeamento, Ambiente e Fiscalização, arq.º Ricardo Espírito Santo: “1- Visto.**

*2- O complexo legal formado pelas disposições do DL 124/2019, de 28.08 (RJREN), pela Portaria 264/2020, de 13.11, e demais legislação adstrita, indica ser a Câmara Municipal a entidade com competência atribuída para a delimitação da Reserva Ecológica Nacional municipal.*

*3- A Portaria 336/2019, de 26.10, na sua versão mais atual, aprovou a revisão da Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais (OENR), indica como prazo limite para a sua aprovação, publicação e depósito, o mês de setembro de 2024, implicando a sua não realização, a imediata suspensão do regime de usos e ações compatíveis para o Solo REN, tal como se encontra previsto no RJREN em vigor.*

*4- O processo de adaptação às OENR da REN de Benavente, como de todos os outros municípios, encontra-se sistematizado na “Norma de Procedimentos 14/OT”, normativo que rege as relações entre a CCDR e o município.*

*5- Assinala-se que, reconhecendo a impossibilidade da equipa municipal da UOPAF, face à necessidade de dar resposta a outros trabalhos em curso e ao curto prazo para a elaboração da adaptação da REN, foram já iniciados procedimentos tendentes à contratação de uma equipa externa, habilitada à execução deste processo.*

*6- A proposta de adaptação para a delimitação da REN municipal prevê que a CCDRLVTejo bem como a Agência Portuguesa do Ambiente deverão, durante o processo, fornecer ao Município a informação técnica necessária, competindo ainda à CCDRLVTejo, o acompanhamento assíduo e continuado da elaboração técnica da proposta até à sua versão final, bem como os trâmites necessários à sua aprovação, publicação, depósito e disponibilização pública.*

*7- Neste sentido, e em concordância absoluta com o teor da Informação Técnica, deverá a CMB iniciar o procedimento de delimitação da REN municipal para adaptação às OENR, e comunicar tal intenção à CCDRLVTejo, propondo-se o envio desta Informação à reunião de Câmara temporalmente mais próxima.”*

**Parecer de 28.02.2024, exarado pelo chefe da DMOPPUDA, arq.º João Pedro Leitão:**

*«Dado que compete à Câmara Municipal de Benavente (CMB) elaborar a delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN) a nível municipal e observado que “...no prazo de cinco anos após a entrada em vigor da portaria referida no n.º 5 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na redação introduzida pelo presente decreto-lei,” deverá a CMB iniciar o procedimento de delimitação da REN municipal para adaptação às OENR, e comunicar à CCDRLVT, em conformidade com o estabelecido no RJREN e nas OENR, tal como referido no teor da presente informação.»*

**Despacho de 28.02.2024, exarado pelo vereador Hélio Justino, no uso de competências delegadas: “À reunião.”**

DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES: O SENHOR PRESIDENTE deu a palavra ao chefe da Divisão Municipal de Obras Particulares, Planeamento Urbanístico, Desenvolvimento e Ambiente, arq.º João Pedro Leitão.

O CHEFE DA DMOPPUDA, ARQ.º JOÃO PEDRO LEITÃO, apresentou a informação técnica em apreço, dando nota que visa a abertura formal do procedimento de revisão da REN.

Realçou que a revisão da REN obriga a um levantamento profundo de todas as áreas sujeitas a cheias em perímetro urbano, crendo que ficará aberto o caminho para um estudo e, eventualmente, a procura de soluções e decisões que podem (e devem) estar vertidas no Plano Diretor Municipal e, portanto, é provável que esse instrumento de gestão territorial também tenha de ser revisto.

DELIBERAÇÃO: Deliberado por unanimidade, nos termos da Informação do Planeamento, Ambiente e Fiscalização, de 28.02.2024, e pareceres dos respetivos dirigentes, que se homologam, iniciar o procedimento de delimitação da REN [Reserva Ecológica Nacional] municipal, para adaptação às OENR [Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais], e comunicar à CCDRLVT [Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo], em conformidade com o estabelecido no RJREN [Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional] e nas OENR. A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

**Nesta altura da reunião, ausentou-se a senhora vereadora Catarina Vale, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com seis elementos.**

**Ponto 25 – TOPONÍMIA**

Processo n.º 1/2024

Requerente: Promoção Oficiosa

Local: Rua Sesmarias S. Sebastião – Benavente

**Informação do Planeamento, Ambiente e Fiscalização, de 02.02.2024**

**Proposta de decisão**

Face ao abaixo informado, coloca-se à consideração superior a seguinte proposta de decisão:

Assim, submete-se à consideração da Câmara Municipal a presente proposta, pelo que, após deliberação favorável da mesma, e nos termos do n.º 1 do artigo 31.º, do Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração Policial, deverá a mesma ser objeto de registo e atualização interna, comunicada às diversas entidades e serviços interessados, tais como, Juntas de Freguesia do Município, Tribunal Judicial, Conservatória do Registo Predial, Serviço de Finanças, Bombeiros locais, Guarda Nacional Republicana local, Centros de Distribuição Postal Locais e CTT — Código Postal, bem como comunicada aos residentes.

**1.Proposta do requerente**

Face à necessidade de atribuição de numeração de policia para o arruamento assinalado em planta de localização anexa, e nos termos do definido no n.º 1 do artigo 19.º do Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração de Polícia, “*competete à Câmara Municipal de Benavente atribuir numeração de polícia*”, foi necessário fazer um levantamento integral da numeração de polícia da Rua Sesmarias São Sebastião, na

freguesia de Benavente, tendo em conta que não tem numeração de polícia atribuída pela Câmara Municipal de Benavente.

## 2. Análise

Analisada a pretensão, cumpre-nos informar de que:

Após visita ao local, e realizado o levantamento da situação existente, procedemos à atribuição de numeração de polícia aos prédios que confrontam com a Rua Sesmarias São Sebastião, na freguesia de Benavente, definindo para o lado direito da rua, orientado de Norte para Sul, aproximado, respeitando o sentido da expansão da área urbana, a numeração par de 2 a 28 e para o lado esquerdo, a numeração ímpar, de 1 a 29, no respeito pelo estabelecido no artigo 20.º e, na alínea a) do n.º 1 do artigo 21.º do Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração Policial, com alteração publicada no D.R., 2.ª série – N.º 29 de 2009.02.11.

## 3. Conclusão:

Assim, submete-se à consideração da Câmara Municipal a presente proposta, pelo que, após deliberação favorável da mesma, e nos termos do n.º 1 do artigo 31.º, do Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração Policial, deverá a mesma ser objeto de registo e atualização interna, comunicada às diversas entidades e serviços interessados, tais como, Juntas de Freguesia do Município, Tribunal Judicial, Conservatória do Registo Predial, Serviço de Finanças, Bombeiros locais, Guarda Nacional Republicana local, Centros de Distribuição Postal Locais e CTT — Código Postal, bem como comunicada aos residentes <sup>1</sup>.

O técnico superior, geógrafo, Tony Silva Antunes

**Parecer de 14.02.2024, exarado pelo chefe do Planeamento, Ambiente e Fiscalização, arq.º Ricardo Espírito Santo:** “1-Visto.

2- Concorda-se com o disposto na Informação Técnica, propondo-se o envio à Câmara, para eventual aprovação.”

**Parecer de 28.02.2024, exarado pelo chefe da DMOPPUDA, arq.º João Pedro Leitão:**

“À deliberação da Câmara Municipal a presente proposta, que se propõe para decisão favorável, e nos termos do n.º 1 do artigo 31.º, do Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração Policial, deverá a mesma ser objeto de registo e atualização interna, comunicada às diversas entidades e serviços interessados, tais como, Juntas de Freguesia do Município, Tribunal Judicial, Conservatória do Registo Predial, Serviço de Finanças, Bombeiros locais, Guarda Nacional Republicana local, Centros de Distribuição Postal Locais e CTT — Código Postal, bem como comunicada aos residentes.”

**Despacho de 28.02.24, exarado pelo vereador Hélio Justino, no uso de competências delegadas:** “À reunião.”

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR VEREADOR HÉLIO JUSTINO apresentou a proposta de atribuição de numeração de polícia aos prédios da Rua Sesmarias São Sebastião, na freguesia de Benavente, mencionando que a mesma cumpre com o Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração Policial.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade homologar a Informação do Planeamento, Ambiente e Fiscalização, de 02.02.2024 e, em face da mesma, aprovar a atribuição de

---

<sup>1</sup> Devem ser informados que, nos termos do **Artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 322-A/2001**, de 14 de dezembro, “São gratuitos, mediante uma certidão de toponímia emitida pela Câmara Municipal, os seguintes atos de registo: a) Averbamentos à descrição de alterações toponímicas, matriciais e de outros factos não dependentes da vontade dos interessados, cujo registo seja imposto pela lei.”

numeração de polícia aos prédios que confrontam com a Rua Sesmarias São Sebastião, na freguesia de Benavente, que deverá ser objeto de registo e atualização interna, comunicada às diversas entidades e serviços interessados, tais como, Juntas de Freguesia do município, Tribunal Judicial, Conservatória do Registo Predial, Serviço de Finanças, Bombeiros locais, Guarda Nacional Republicana local, Centros de Distribuição Postal Locais e CTT — Código Postal, bem como comunicada aos residentes, nos termos do n.º 1 do art. 31.º do Regulamento Municipal de Toponímia e Numeração Policial.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **06- DIVISÃO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO E AÇÃO SOCIAL, CULTURA, TURISMO, DESPORTO E JUVENTUDE**

### **06.01- Subunidade Orgânica de Ação Socioeducativa**

#### **Ponto 26 – COMEMORAÇÕES DOS 824 ANOS DO FORAL DE BENAVENTE – PEDIDO DE APOIO LOGÍSTICO**

Entidade: Junta de Freguesia de Benavente

Assunto: Por ocasião das comemorações dos oitocentos e vinte e quatro anos do Foral de Benavente, vem solicitar o seguinte apoio logístico:

- Supressão de dois lugares de estacionamento na Rua dos Bombeiros Voluntários, junto ao n.º 29, de dia 23 de março de 2024, das 8h00 até às 01h00 do dia 24 de março, conforme foto anexa;
- Supressão de todos os lugares de estacionamento junto ao Jardim da República, de dia 23 de março de 2024, das 8h00 até às 01h00 do dia 24 de março, conforme foto anexa;
- A colocação de baias e fitas delimitadoras nos lugares em questão;
- Elaboração dos respetivos Editais

Mais informa que todo este processo é do conhecimento da Guarda Nacional Republicana, posto territorial de Benavente.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade prestar o apoio logístico solicitado pela Junta de Freguesia de Benavente, para comemorações dos 824 anos do Foral de Benavente.

#### **Ponto 27 – REALIZAÇÃO DE CONCERTO DA BANDA DA SFB – PEDIDO DE CEDÊNCIA DO CINETEATRO DE BENAVENTE PARA DIA 12/05/2024**

Entidade: Sociedade Filarmónica Benaventense

Assunto: Solicita a reserva do Cineteatro de Benavente, para a realização de um concerto com a Banda, acompanhada pelo trompetista Luís Martelo, no dia 12 de maio de 2024.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade ceder o Cineteatro de Benavente à Sociedade Filarmónica Benaventense, para realização de um concerto com a Banda, acompanhada pelo trompetista Luís Martelo, dia 12 de maio.

## **Ponto 28 – CONVENÇÃO HIP HOP – PEDIDO DE CEDÊNCIA DO CENTRO CULTURAL DE SAMORA CORREIA**

Entidade: Follow Dance

Assunto: Solicita a cedência do Centro Cultural de Samora Correia, para realização da Convenção *Hip Hop*, a ter lugar no dia 15 de junho de 2024.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade ceder o Centro Cultural de Samora Correia à associação Follow Dance, para realização da Convenção *Hip Hop*, a ter lugar dia 15 de junho.

## **Ponto 29 – ATIV'ART – ATIVIDADES DE TEMPOS LIVRES | PÁSCOA ATIVA 2024 | PROPOSTA**

### **Informação n.º 7227, de 28/02/2024**

O programa ATIV'ART, atividades de tempos livres, prevê a realização de um conjunto de ações dirigidas ao público escolar, correspondendo à interrupção letiva da Páscoa. Assim, entre 1 e 5 de abril irão ter lugar oficinas e ateliers a partir dos 12 anos e a semana de atividades, designada de Páscoa Ativa, para crianças dos 6 aos 12 anos.

No âmbito do projeto Libert'arte, integrado nas comemorações dos 50 anos do “25 de abril”, irão ter lugar as seguintes ações, com inscrição obrigatória e de caráter gratuito:

Residência Artística de CINEMA - “Guionismo”

1 a 5 de abril, 10h às 17h

A partir dos 12 anos

Conceção e orientação: ALENTEJO RIBATEJO, Film Commission

Local: Palácio do Infantado em Samora Correia

Limitado a 10 inscrições

Residência Artística de CINEMA - “Como Fazer um Filme”

1 a 5 de abril, 10h às 17h

A partir dos 12 anos

Conceção e orientação: ALENTEJO RIBATEJO, Film Commission

Local: Biblioteca Municipal de Benavente

Limitado a 10 inscrições

Residência Artística de RÁDIO - “Pe\_SOA\_a que estado queremos chegar”

1 a 5 de abril, 14:30h às 18h

A partir dos 12 anos

Conceção: LUGAR ESPECÍFICO

Orientação: Susana Alves

Local: Escola Secundária de Benavente | Estúdio de Rádio

Limitado a 25 inscrições

Residência Artística de ARTE PÚBLICA - “Pintura de Mural”

1 a 5 de abril, 10h às 13h

A partir dos 12 anos

Conceção e orientação: Gonçalo Mar

Local: Escola Básica e Secundária Prof. João Fernandes Pratas, em Samora Correia

Limitado a 15 inscrições

Residência Artística de ARTE PÚBLICA - “Pintura de Mural”

1 a 5 de abril, 10h às 13h  
A partir dos 12 anos  
Conceção e orientação: Joana Pitanga  
Local: Escola Básica Duarte Lopes, em Benavente  
Limitado a 15 inscrições

No que se refere à Páscoa Ativa, envolvendo a realização de atividades desportivas e lúdicas de carácter expressivo, desportivo, cultural, ambiental e recreativo, o modelo a desenvolver assenta na realização de atividades de natureza semanal, envolvendo dois grupos de crianças entre os 6 e os 12 anos, em Benavente e Samora correia, num total de 80 participantes.

**Período**

1 a 5 de abril

**Horário**

das 9,00 às 17,30 horas, garantindo o transporte das crianças que não residam em Samora Correia ou Benavente.

**Público-alvo**

crianças dos 6 aos 12 anos  
2 grupos de 40 participantes – em algumas atividades 4 grupos de 20 crianças (80 no total)

**Atividades**

As atividades decorrem nos diversos equipamentos culturais e desportivos do Município, sendo os técnicos que garantem o respetivo enquadramento e ainda o acompanhamento durante o período de almoço, que decorrerá no Centro Escolar de Benavente e Centro Escolar de Samora Correia.

Considerando a importância de garantir maior segurança na receção das crianças, bem como quando os encarregados de educação as vão buscar, o local de concentração será em Benavente e Samora Correia, nos pavilhões gimnodesportivos.

Propõe-se o pagamento de uma inscrição de € 15 por participante, mais € 7,30 relativos a 5 almoços (€ 1,46x5) com o objetivo de contribuir para a qualificação da programação e, paralelamente, para uma maior responsabilização dos encarregados de educação. As crianças que já beneficiam de apoios da Ação Social Escolar estarão isentas do pagamento de acordo com respetivo posicionamento em escalão.

As candidaturas serão realizadas *online*, com início no dia 11 de março.

À consideração superior,

O(A) chefe de Divisão, Cristina Gonçalves

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE explanou a proposta para a realização de atividades de tempos livres na interrupção letiva da Páscoa, e submeteu a mesma à consideração e eventual aprovação da Câmara Municipal.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade aprovar a proposta de atividades de tempos livres na interrupção letiva da Páscoa, nos termos da Informação n.º 7227, de 28/02/2024, que se homologa.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **06.1. CULTURA, TURISMO, DESPORTO E JUVENTUDE**

### **Fomento Desportivo**

#### **Ponto 30 – PEDIDO DE UTILIZAÇÃO DO CAMPO DESPORTIVO DOS CAMARINHAIIS PARA 28/03/2024**

Entidade: Câmara Municipal de Alcochete

Assunto: No âmbito do programa das Férias Ativas da Páscoa, organizado pelo setor de Desporto do Município de Alcochete, e à semelhança de anos anteriores, pretende realizar uma atividade no Campo Desportivo dos Camarinhaís, pelo que solicita saber a disponibilidade do campo para o dia 28 de março de 2024, entre as 10:00 e as 12:00 horas.

Mais informa, que os materiais desportivos a utilizar serão da Câmara Municipal de Alcochete.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade ceder o Campo Desportivo dos Camarinhaís à Câmara Municipal de Alcochete, para desenvolvimento duma atividade no dia 28 de março, entre as 10:00 e as 12:00 horas, no âmbito do programa das Férias Ativas da Páscoa, organizado pelo setor de Desporto do Município de Alcochete.

**Nesta altura da reunião, regressou a senhora vereadora Catarina Vale, tendo a Câmara Municipal passado a funcionar com sete elementos.**

#### **Ponto 31 – TORNEIO DA PÁScoa, DIAS 29 E 30 DE MARÇO DE 2024 – PEDIDO DE APOIO LOGÍSTICO**

Entidade: Grupo Desportivo de Benavente

Assunto: Solicita o seguinte apoio da Câmara Municipal, na realização do Torneio da Páscoa, a ter lugar nos dias 29 e 30 de março:

Cedência de:

- 1 tasquinha;
- Sombreiro com a rede de proteção;
- 2 casas de banho portáteis;
- Grades metálicas para a divisão dos campos;
- Cantina do Centro Escolar de Benavente.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade prestar o apoio logístico solicitado pelo Grupo Desportivo de Benavente, para realização do Torneio da Páscoa, dias 29 e 30 de março.

## **06.2. EDUCAÇÃO E AÇÃO SOCIAL**

### **Ação Social**

## **Ponto 32 – PROPOSTA DE CELEBRAÇÃO DE CONTRATO DE ARRENDAMENTO**

**Informação n.º 64954, de 26/02/2024**

### **Enquadramento do pedido:**

1 – No âmbito da Estratégia Local de Habitação e do Programa 1.º Direito, uma das ações previstas é a reabilitação do parque habitacional municipal, existindo a necessidade de realojar provisoriamente os inquilinos, enquanto decorrem as obras de reabilitação. Face ao mencionado, o Município assumiu o compromisso de encontrar alternativa habitacional (10 habitações) para esse realojamento, sendo necessário o arrendamento de 7 habitações, uma vez que o Município dispõe unicamente de 3 habitações do parque habitacional municipal.

2- Assim, e atendendo à escassez de oferta no mercado livre de arrendamento e, por inerência, à dificuldade em encontrar soluções habitacionais para arrendamento, surgiu a oportunidade do Município poder formalizar um novo contrato de arrendamento, garantindo e assegurando uma solução habitacional tendo em vista o fim a que se propõe.

3- Assim, e como forma de assegurarmos o realojamento, sugerimos a celebração do contrato de arrendamento, pelo valor mensal de 550 €, correspondendo a um apartamento de tipologia T3, situado em Samora Correia.

### **Proposta:**

- Celebração de contrato de arrendamento, a partir do mês de março de 2024, pelo período mínimo de 2 anos, com o valor da renda de 550 € e para a fração identificada.

Submete-se a proposta à consideração superior.

O(A) técnico superior, Maria do Carmo Francisco

**DISCUSSÃO/INTERVENÇÕES:** O SENHOR PRESIDENTE explanou a informação em análise e submeteu a proposta nela constante à apreciação da Câmara Municipal.

**DELIBERAÇÃO:** Deliberado por unanimidade homologar a Informação n.º 64954, de 26/02/2024 e, nos termos da mesma, aprovar a proposta de celebração de contrato de arrendamento de um apartamento de tipologia T3, situado em Samora Correia, pelo valor mensal de 550 € (quinhentos e cinquenta euros), para realojamento de inquilinos, no âmbito da reabilitação do parque habitacional municipal.

A presente deliberação foi aprovada em minuta, nos termos do n.º 3 do art. 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e constitui pasta anexa à ata.

## **Ponto 33 – APROVAÇÃO DE DELIBERAÇÕES EM MINUTA**

Ao abrigo do preceituado no n.º 3 do art.º 57.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, foi deliberado, para que produzam efeitos imediatos, aprovar em minuta as seguintes deliberações:

- Criação de empresa intermunicipal – Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo, EIM, S.A., em conformidade com o disposto na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto (RJAEL);

- Prestação de serviços para a aquisição de comunicações fixas (voz e dados) - lote 1, e comunicações móveis (voz e dados) - lote 2 – Concurso de ajuste direto, na sequência de acordo quadro n.º 01/2024 e 02/2024, pela Central de Compras Eletrónicas da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo / Informação de abertura de procedimento;
- Autorização para celebração de contrato de promessa de compra e venda de 1 prédio urbano, situado entre a Av. Egas Moniz e a Rua dos Operários Agrícolas, na freguesia de Samora Correia, para construção da futura escola secundária de Samora Correia, e aprovação da respetiva minuta;
- Empreitada de “Substituição de cobertura em fibrocimento em edifício do estaleiro municipal de Samora Correia – 2.ª fase” – Esclarecimentos / Correção das peças do procedimento;
- Empreitada de “Requalificação da Estrada das Fontainhas, em Porto Alto” – Concurso público através de agrupamento de entidades adjudicantes, constituído pelo Município de Benavente e pela A.R. – Águas do Ribatejo, EIM, S.A. / Liberação da caução / Termo do 1.º ano do prazo de garantia;
- Apresentação de candidatura ao Plano de Recuperação e Resiliência – Investimento RE-C02-i01 – Programa de Apoio ao Acesso à Habitação. Operação: “Reabilitação de 8 fogos – Samora Correia”;
- Informação prévia;
- Esclarecimento e aprovação da zona urbana consolidada, para aplicação da alínea e) do n.º 4 do artigo 4.º do RJUE, alterado pelo DL n.º 10/2024, de 8 de janeiro, e aprovação do procedimento de alteração do Regulamento Municipal de Urbanização e de Edificação;
- Elaboração da delimitação da Reserva Ecológica Nacional do Município de Benavente, para adaptação às Orientações Estratégicas Nacionais e Regionais;
- Toponímia;
- ATIV’ART – Atividades de Tempos Livres | Páscoa Ativa 2024 | Proposta;
- Proposta de celebração de contrato de arrendamento.

Não havendo mais nada a tratar, o senhor presidente declarou encerrada a reunião às dezassete horas e dez minutos.

Para constar se lavrou a presente ata, que depois de aprovada, vai ser assinada.

E eu, Palmira Alexandra de Carvalho Morais Alexandre Machado, chefe da Divisão Municipal de Gestão Administrativa e de Recursos Humanos, a subscrevo e assino.



# Município de Benavente

**ANEXOS DA PROPOSTA DE CRIAÇÃO DE EMPRESA INTERMUNICIPAL – EMPRESA INTERMUNICIPAL TRANSPORTES LEZÍRIA DO TEJO, EIM, S.A., EM CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NA LEI N.º 50/2012, DE 31 DE AGOSTO (RJAEL)**

## **Anexo I**

- **Relatório Cenários - Consultoria e Apoio Económico-Financeiro, no âmbito de aplicação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP)**
- **EVEF - Estudo de Viabilidade Económico-Financeiro, no âmbito da eventual criação de uma sociedade, com o objetivo de assegurar a prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na região da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo**
- **Contrato de Sociedade da Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo EIM, S.A. (a constituir)**
- **Estatutos da Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo EIM, S.A. (a constituir)**
- **Certificado de admissibilidade da firma**

**(72 páginas)**

## **Anexo II**

**Minuta de contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros e respetivos anexos (7)**

**(482 páginas)**

## **Anexo III**

**Parecer N.º 04/AMT/2024 – sobre a minuta do contrato de serviço público a celebrar entre a CIMLT e a Empresa Intermunicipal Transportes Lezíria do Tejo, EIM, S.A. (a constituir)**

**(65 páginas)**

**Reunião da Câmara Municipal de 04 de março de 2024**

**CONSULTORIA E APOIO ECONÓMICO-FINANCEIRO NO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO  
PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (RJSPTP)**

**RELATÓRIO FINAL**



**MAIO DE 2022**

## 1. INTRODUÇÃO

Na sequência do Contrato de prestação de serviços de consultoria e apoio económico-financeiro, no âmbito de aplicação do regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, celebrado entre a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT) e a Vitor Almeida " Associados, SROC, Lda., em 24 de setembro de 2021, apresenta-se no presente documento a descrição do trabalho realizado e as respetivas conclusões.

De acordo com o Caderno de Encargos do procedimento em causa, bem como da proposta de prestação de serviços apresentada, o âmbito do trabalho a desenvolver englobou as seguintes vertentes:

- Identificação das vantagens e inconvenientes potenciais associados às seguintes alternativas de desenvolvimento e implementação do referido regime jurídico:
  - Prossecução da exploração do serviço público de transporte de passageiros através de um modelo de exploração pública, diretamente pela CIM ou através de uma organização empresarial detida por esta ou pelos municípios que a integram;
  - Contratualização de uma entidade terceira, na modalidade de prestação de serviços, para assegurar o serviço público de transporte de passageiros, assumindo a CIM, no todo ou em parte, o risco de procura, bem como a receita de bilhética;
  - Atribuição da concessão relativa ao serviço público de transporte de passageiros a uma entidade terceira, que assumirá, no todo ou em parte o risco de procura, podendo a CIM assumir a responsabilidade financeira pelo pagamento de uma compensação anual, em função da produção quilométrica efetuada pela concessionária.
  
- Identificação e quantificação estimada do que poderão ser os custos de investimento e operação associados a um modelo de exploração do serviço público de transporte de passageiros através de uma entidade detida pela CIMLT.
  
- Identificação de modalidades de financiamento que poderão ser equacionadas na eventualidade de a CIM optar por um modelo de exploração do serviço público de transporte de passageiros através de uma entidade por esta detida.
  
- Elaboração de uma matriz comparativa das três soluções em análise, que possa servir de apoio à decisão a tomar pela CIM relativamente a esta matéria.

No decurso do trabalho ocorreram diversas reuniões com representantes da CIMLT, onde foram abordadas, designadamente, as necessidades de informação a obter junto dos municípios integrantes desta Comunidade Intermunicipal, nomeadamente em termos do esforço financeiro suportado no último triénio, relacionado com a prestação do serviço de transporte aos munícipes, bem como das diversas tipologias destes serviços, e ainda das viaturas, equipamentos e outros meios suscetíveis de serem afetos a uma eventual entidade empresarial a criar, detida pela CIM e/ou pelos municípios, e que possa assegurar, quer a prestação do serviço público de transporte de passageiros na CIMLT, quer a disponibilização de outros serviços de transporte que atualmente são assegurados pelos municípios, diretamente com recurso a meios próprios ou mediante contratação direta com operadores privados que atuam naquele território.

No âmbito das reuniões realizadas com representantes da CIMLT foram igualmente consensualizados os principais pressupostos a assumir para efeitos da elaboração do estudo económico-financeiro subjacente a um modelo de exploração que considerasse a internalização da prestação do serviço público de transporte de passageiros. Estes pressupostos abarcam as vertentes da exploração, ao nível das receitas e dos gastos operacionais, bem como de investimento e de financiamento.

No que se refere à rede que se pretende implementar, bem como a respetiva frequência de circulações e número total de quilómetros anuais a produzir, os dados foram disponibilizados pela CIMLT, com base no apoio prestado pelo seu consultor técnico.

## **2. MODELOS ALTERNATIVOS DE EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Em termos gerais, a exploração do serviço público de transporte de passageiros num determinado território pode ser assegurada através de três modelos de exploração distintos:

- Mediante a atribuição da concessão do serviço a uma entidade terceira, mediante um procedimento concursal, a que, em regra, se candidatam operadores já existentes no mercado, ainda que através da constituição de uma estrutura societária própria para a prestação do serviço, a qual, de acordo com o que for estabelecido nas especificações do respetivo Caderno de Encargos, poderá, ou não, desenvolver outras atividades acessórias ou complementares, utilizando para o efeito os recursos humanos e materiais da entidade concessionária. Consoante a viabilidade económica e financeira da atividade concessionada, proporcionada pela receita de bilheteira que é arrecadada pela Concessionária, complementada com o potencial económico das atividades acessórias autorizadas, o Concedente poderá, ou não, ser confrontado com a necessidade de equilibrar a atividade, mediante o pagamento de uma compensação, normalmente fixada num valor unitário por quilómetro produzido pela Concessionária.

- Através da contratualização do serviço com uma entidade terceira, mediante um procedimento concursal, a que, em regra, se candidatam operadores já existentes no mercado, na modalidade de prestação de serviços, a quem compete assegurar o serviço público de transporte de passageiros, com o pagamento de uma contraprestação por parte da autoridade de transportes, normalmente fixada num valor unitário por quilómetro produzido, sendo esta a remuneração relevante do prestador de serviços, a qual poderá, ou não, ser complementada por outras atividades acessórias que seja autorizado a desenvolver, utilizando para o efeito os recursos humanos e materiais afetos à prestação do serviços, em consonância com o que tiverem sido as condições inerentes ao processo concursal. Neste caso, a receita de bilhética é apropriada pela autoridade de transporte que poderá, nos termos que forem definidos no concurso, remunerar o prestador de serviços pelo serviço de cobrança e/ou por qualquer outro modelo de incentivos e penalidades associado ao modelo e eficácia da cobrança.
- Recorrendo a um modelo que reflita a internalização da exploração do serviço público de transporte de passageiros, através de uma estrutura da própria autoridade de transporte ou, o que será mais frequente, através de uma organização empresarial específica, detida pela autoridade de transporte, isoladamente ou em conjunto com os municípios integrantes da Comunidade Intermunicipal, com quem será contratualizado o respetivo serviço.

A realidade recente em Portugal reflete a coexistência dos três modelos, existindo diversas áreas geográficas em que o serviço é assegurado através de sociedades constituídas pelas próprias autoridades de transporte ou de serviços municipais das mesmas, tendo-se assistido recentemente a procedimentos concursais em que se optou pela modalidade da prestação de serviços (como foi o caso da Área Metropolitana de Lisboa), enquanto noutros se optou pela modalidade de concessão (designadamente no caso das CIM da Região de Coimbra e da Beira Baixa).

Aliás, a própria CIMLT optou pela modalidade de concessão, no procedimento concursal que desenvolveu anteriormente.

Contudo, e à semelhança do que sucedeu com outras CIM, o mercado tem evidenciado pouca apetência para assegurar a exploração do serviço público de transporte de passageiros através da modalidade de concessão, nas condições que seria expectável que o fizesse, e que têm sido refletidas nas condições dos respetivos concursos, argumentando-se com frequência que as incertezas associadas à evolução da procura, potenciadas pelos efeitos decorrentes da situação pandémica e da incerteza quanto à evolução do preço dos combustíveis, o que tem gerado por parte dos principais operadores a exigência de um prémio de risco acrescido.

Ora, os operadores atuais pretendem que este prémio de risco acrescido seja traduzido num acréscimo substancial de remuneração, que excede significativamente o histórico de remuneração recente destes operadores, acréscimo esse que pretendem que seja assegurado por via da atribuição de uma compensação acrescida, a cargo das CIM ou dos municípios que as integram, reforçando esta pretensão com uma forte desvalorização, ainda que pouco aderente à realidade, das receitas de bilhética e do potencial de valor futuro das atividades acessórias, sendo que esta atuação parece indicar alguma concertação por parte dos principais *players* do mercado, e que é traduzida na não apresentação de propostas em alguns dos procedimentos concursais realizados recentemente por algumas CIM ou então na apresentação de propostas contemplando valores de compensação muito superiores aos previstos no preço-base dos procedimentos em causa.

### **3. VANTAGENS E DESVANTAGENS ASSOCIADOS A CADA MODELO DE EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Naturalmente que, existindo diversas modalidades alternativas de desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, há seguramente vantagens e inconvenientes que podem ser apontados a cada uma destas alternativas, sendo os riscos de negócio que lhes estão associados também distintos.

No quadro seguinte identificam-se as principais tipologias de risco associadas à exploração do serviço público de transporte de passageiros, bem como a expressão que os mesmos assumem, na perspetiva da CIM e do próprio interesse público, face a cada uma das modalidades de assegurar a realização do serviço anteriormente identificadas.

Esta análise comparativa é efetuada, nesta fase, de forma abstrata, sem tomar em consideração a modelização económica e financeira explanada nos capítulos seguintes, pelo que não toma em consideração a análise comparativa do preço expectável que poderia ser exigido pelos concorrentes em processos concursais, quer estes sejam relativos à modalidade de contratação através de concessão ou da prestação de serviços, bem como o preço que decorre da modelização financeira que se apresentará no presente relatório.

Por questões de facilidade de leitura, na coluna da “avaliação na perspetiva da CIM” é utilizada uma nomenclatura de cores, em que o verde significa uma avaliação favorável à opção pela internalização da prestação do serviço público de transporte de passageiros, o amarelo significa uma avaliação e indiferença entre as várias opções e o avermelhado significa uma avaliação desfavorável à opção pela internalização.

Tipologia de risco	Concessão	Prestação de serviços	Internalização	Avaliação na perspectiva da CIM
<b>OPERAÇÃO</b>				
Disponibilidade do serviço	Assumido pela Concessionária.	Assumido pelo prestador do serviço.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização envolve maior responsabilidade por parte da empresa detida pelos Municípios.
Conservação e manutenção dos veículos	Assumido pela Concessionária.	Assumido pelo prestador do serviço.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização envolve maior responsabilidade por parte da empresa detida pelos Municípios.
Segurança dos veículos, equipamentos e instalações	Assumido pela Concessionária.	Assumido pelo prestador do serviço.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização envolve maior responsabilidade por parte da empresa detida pelos Municípios.
Responsabilidade civil por danos humanos materiais e morais, perante passageiros e terceiros	Assumido pela Concessionária, mas com possibilidade de cobertura por apólice de seguro adequada.	Risco partilhado, mas com possibilidade de cobertura por apólice de seguro adequada.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios, mas com possibilidade de cobertura por apólice de seguro adequada.	É uma tipologia de risco neutra, na medida em que for assegurada a sua cobertura por apólice de seguro adequada.
Risco de fraude associado à ocorrência de viagens sem título de transporte válido	Assumido pela Concessionária.	Assumido pela CIM, dado que a receita de bilheteira seria da CIM.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização ou pela prestação de serviços envolve maior responsabilidade por parte, respetivamente, da empresa detida pelos Municípios, ou da CIM.
Responsabilidade pela eficácia dos mecanismos de fiscalização	Assumido pela Concessionária.	Assumido pela CIM, dado que a receita de bilheteira seria desta embora com possibilidade de prever mecanismos de partilha do risco com o prestador do serviço.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização ou pela prestação de serviços envolve maior responsabilidade por parte, respetivamente, da empresa detida pelos Municípios, ou da CIM, neste caso com possibilidade de mitigação deste risco, mediante clausulado específico a prever no contrato de prestação de serviços.

<b>Tipologia de risco</b>	<b>Concessão</b>	<b>Prestação de serviços</b>	<b>Internalização</b>	<b>Avaliação na perspectiva da CIM</b>
Obtenção de autorizações e licenças, designadamente no que se refere ao acesso à atividade, certificação de motoristas e dos veículos	Assumido pela Concessionária.	Assumido pelo prestador do serviço.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização envolve maior responsabilidade por parte da empresa detida pelos Municípios.
Cumprimento de horários	Assumido pela Concessionária.	Assumido pelo prestador do serviço.	Assumido pela empresa detida pelos Municípios.	A opção pela internalização envolve maior responsabilidade por parte da empresa detida pelos Municípios, em caso de falhas no cumprimento dos horários.
Ajustamento dos horários à evolução das necessidades	Exige prévia negociação com a Concessionária, com riscos financeiros mais significativos.	Exige prévia negociação com o prestador do serviço, com alguns riscos financeiros.	Facilmente ajustável pela gestão da empresa, sem exigência de negociações com terceiros.	A opção pela internalização permite uma gestão mais flexível e uma maior facilidade de adaptação às necessidades identificadas.
Ajustamento dos percursos à evolução das necessidades	Exige prévia negociação com a Concessionária, com riscos financeiros mais significativos.	Exige prévia negociação com o prestador do serviço, com alguns riscos financeiros.	Facilmente ajustável pela gestão da empresa, sem exigência de negociações com terceiros.	A opção pela internalização permite uma gestão mais flexível e uma maior facilidade de adaptação às necessidades identificadas.
Alteração de carreiras, criação de novas carreiras ou supressão de outras	Exige prévia negociação com a Concessionária, com riscos financeiros mais significativos.	Exige prévia negociação com o prestador do serviço, com alguns riscos financeiros.	Facilmente ajustável pela gestão da empresa, sem exigência de negociações com terceiros.	A opção pela internalização permite uma gestão mais flexível e uma maior facilidade de adaptação às necessidades identificadas.
Medidas de modernização ou adaptação da frota, em função das necessidades identificadas ao longo do período considerado de 15 anos	Exige prévia negociação com a Concessionária, com riscos financeiros muito significativos, dado que esta está numa posição privilegiada para exigir compensações financeiras excessivas.	Exige prévia negociação com o prestador do serviço, com riscos financeiros muito significativos, dado que esta está numa posição privilegiada para exigir compensações financeiras excessivas.	Facilmente ajustável pela gestão da empresa, sem exigência de negociações com terceiros e com consequências financeiras limitadas ao respetivo custo associado.	A opção pela internalização permite uma gestão mais flexível e uma maior facilidade de adaptação às necessidades identificadas.

Tipologia de risco	Concessão	Prestação de serviços	Internalização	Avaliação na perspetiva da CIM
Outras alterações que a CIM, enquanto Autoridade de Transportes, entenda necessário introduzir no modelo de exploração	Exige prévia negociação com a Concessionária, com riscos financeiros muito significativos, dado que esta está numa posição privilegiada para exigir compensações financeiras excessivas.	Exige prévia negociação com o prestador do serviço, com riscos financeiros significativos, dado que esta está numa posição privilegiada para exigir compensações financeiras excessivas.	Facilmente ajustáveis pela gestão da empresa, sem exigência de negociações com terceiros e com consequências financeiras limitadas ao respetivo custo associado.	A opção pela internalização permite uma gestão mais flexível e uma maior facilidade de adaptação às necessidades identificadas.
<b>PROCURA</b>				
Alterações nos fluxos de procura de transporte, com consequências ao nível da receita de bilhética	Os riscos decorrentes desta variação de receitas são assumidos pela Concessionária	Os riscos decorrentes desta variação de receitas são assumidos pela CIM	Os riscos decorrentes desta variação de receitas são assumidos pela empresa	A opção pela internalização, bem como pela prestação de serviços envolve maiores riscos para a empresa detida pelos Municípios, ou pela CIM, consoante aplicável. No entanto, este risco pode ter consequências favoráveis ou desfavoráveis, consoante for o evoluir da procura. No caso da internalização, está igualmente na dependência desta desenvolver esforços visando aumentar a atratividade pelo transporte público, designadamente através do ajustamento dos horários, frequências e percursos à evolução das necessidades da população servida, havendo neste caso maior flexibilidade no que que no caso da Concessão, em que estes aspetos evidenciam maior rigidez.

<p>Alterações nos fluxos de procura de transporte, com consequências ao nível da necessidade de ajustamento dos recursos disponíveis (viaturas, motoristas, outros equipamentos)</p>	<p>Os riscos decorrentes das necessidades de ajustamento estão limitados pelas condições previstas no Contrato de Concessão, tornando-se mais complexa a adoção de medidas que visem introduzir ajustamentos à realidade que foi contratada., devido sobre tudo a alterações nas necessidades de serviço.</p> <p>Poderá sempre equacionar-se a possibilidade de ajustamento, através de negociação entre a CIM e a Concessionária, mas esta negociação irá ocorrer num contexto em que as condições de mercado possam não imperar, dado que a Concessionária está numa posição privilegiada com maior poder negocial e tenderá a impor condições mais favoráveis que se se afastem do que possam ser as condições normais de mercado. Adicionalmente, estas negociações tendem a revelar-se complexas e demoradas, num contexto de litigância acentuado.</p>	<p>Os riscos decorrentes das necessidades de ajustamento estão limitados pelas condições previstas no Contrato de Prestação de Serviços, embora possam ser ajustados através de negociação entre a CIM e o Prestador de Serviços, mas num contexto em que as condições de mercado possam não imperar, dado que o Prestador de Serviços pode estar numa situação maior poder negocial.</p>	<p>Os riscos decorrentes das necessidades de ajustamento estão muito mitigados, dada a maior disponibilidade da gestão para, em articulação com a CIM e com os Municípios, poder ajustar a alocação de meios à evolução das necessidades efetivas do serviço, acordando igualmente as condições financeiras para tal, mas num contexto mais seguro de alinhamento de interesses e sem existência de uma posição negocial dominante.</p>	<p>A opção pela internalização revela-se claramente a que melhor se adequa a eventuais necessidades de ajustamento na alocação de meios previstos inicialmente, reforçando a capacidade do serviço de ajustar ao que sejam os interesses dos Municípios e das próprias populações, desde que esteja assegurado o equilíbrio económico e financeiro da empresa, mas sem que o conceito de lucros excessivos ou de aproveitamento das fragilidades negociais decorrentes da posição em que o parceiro público possa estar perante o operador privado possam ter um impacte relevante no resultado do processo negocial.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tipologia de risco	Concessão	Prestação de serviços	Internalização	Avaliação na perspetiva da CIM
<b>TECNOLÓGICOS</b>				
Desatualização da tecnologia implementada	Em regra, as cláusulas contratuais dum contrato de concessão estabelecem que compete ao Concessionário manter os equipamentos tecnológicos necessários à prestação dos serviços enquadrados no âmbito da concessão. No entanto, na prática, a Concessionária tende a adaptar as tecnologias apenas quando daí decorrem vantagens económicas ao nível da exploração.	Em regra, as cláusulas contratuais de um contrato de prestação de serviços estabelecem, embora com menos detalhe, que compete ao Prestador do Serviço manter os equipamentos tecnológicos necessários à prestação dos serviços em causa. No entanto, na prática, havendo necessidades de ajustamento, as mesmas implicam quase sempre a necessidade de negociação com a CIM, sobretudo quando esteja em causa a necessidade de novos investimentos ou de acréscimo nos gastos de operação.	Eventuais necessidades de ajustamento nas tecnologias implementadas estão na esfera de decisão da gestão da empresa, envolvendo em regra este tipo de decisões uma articulação prévia com os seus acionistas.  Estas decisões tenderão a equacionar as vantagens das atualizações cuja necessidade seja identificada com os consequentes impactes a nível financeiro.	Na prática, a opção pela internalização revela-se mais flexível ao nível da avaliação da oportunidade, eficiência e eficácia relacionada com eventuais investimentos que possam ser decididos relacionados com a introdução de novas tecnologias ou melhoria das existentes, evitando processos de negociação complexos com o parceiro privado que, em regra, tendem a conduzir a impactes financeiros mais relevantes, para a CIM e para os Municípios.
<b>ECONÓMICOS</b>				
Variação do preço do combustível	O risco é assumido pela Concessionária, muito embora, perante variações expressivas de preço, possa invocar alteração anormal de circunstâncias, para invocar pedidos de reequilíbrio financeiro à CIM	O risco é assumido pelo Prestador de Serviços, muito embora, perante variações expressivas, possa invocar alteração anormal de circunstâncias, para invocar pedidos de reequilíbrio financeiro.	Trata-se de um risco integralmente pela empresa detida pelos Municípios.	Em termos comparativos a opção pela internalização poderá revelar-se desfavorável no caso da opção pela internalização, em caso de agravamento do preço dos combustíveis, tendo em contrapartida consequências favoráveis, em caso de baixa no preço dos combustíveis.

<b>Tipologia de risco</b>	<b>Concessão</b>	<b>Prestação de serviços</b>	<b>Internalização</b>	<b>Avaliação na perspetiva da CIM</b>
Exigências de nível salarial	O risco é assumido pela Concessionária.	O risco é assumido pelo Prestador do Serviço.	O risco é assumido pela gestão da empresa, embora se possa identificar algum risco acrescido por ser uma entidade associada ao setor público.	A opção pela internalização poderá envolver algum risco acrescido, com maior pressão para atualizações salariais e atribuição de outras componentes salariais, por se tratar de uma entidade integrada no setor público.
Variação do preço de outras componentes de gastos operacionais	O risco é assumido pela Concessionária.	O risco é assumido pelo Prestador de Serviços.	Trata-se de um risco integralmente assumido pela empresa detida pelos Municípios.	Em termos comparativos a opção pela internalização poderá revelar-se desfavorável no caso de agravamento do preço de outras componentes de gastos operacionais, tendo em contrapartida consequências favoráveis, em caso de baixa no preço dessas componentes de gastos.
Atualização do preço da bilhética	Estando contratualizado o mecanismo de atualização, o mesmo assume caráter quase automático	Estando contratualizado o mecanismo de atualização, o mesmo assume caráter quase automático	Dependendo de uma decisão anual da CIM, enquanto Autoridade de Transportes, pode haver alguma pressão política para atualizações menos acentuadas das tarifas	Em termos comparativos a opção pela internalização poderá revelar alguns riscos adicionais, decorrentes de eventuais cedências a alguma pressão política para atualizações menos acentuadas das tarifas.
Evolução do índice de inflação	Risco partilhado	Risco partilhado	Risco partilhado	Sem diferenciação entre as várias opções
Aprovisionamentos	A atividade desenvolvida pela Concessionária pode beneficiar da capacidade de aprovisionamento do Grupo, conseguindo preços mais favoráveis	A atividade desenvolvida pela Prestadora de Serviços pode beneficiar da capacidade de aprovisionamento do Grupo, conseguindo preços mais favoráveis	Atuando de forma isolada a sua capacidade negocial com os fornecedores pode ser menor, muito embora em alguns aspetos possa atuar de forma articulada com os Municípios e a própria CIM, de forma a reforçar a sua capacidade negocial.	Em termos comparativos a opção pela internalização poderá revelar alguns riscos adicionais, decorrentes de um eventual menor poder negocial perante os fornecedores, embora em alguns casos este poder possa ser reforçado mediante alguma com os Municípios e com a própria CIM.

Tipologia de risco	Concessão	Prestação de serviços	Internalização	Avaliação na perspetiva da CIM
<b>FINANCEIROS</b>				
Financiamento bancário	Risco da Concessionária, que pode beneficiar da capacidade financeira do Grupo em que se insere.	Risco da Prestadora do Serviço, que pode beneficiar da capacidade financeira do Grupo em que se insere.	Risco da empresa, embora possa beneficiar do facto de se inserir no setor público e da sua estrutura acionista.	Sem diferenciação entre as várias opções
Outros aspetos financeiros relacionados com a atividade	Pode beneficiar da sua integração num Grupo económico do setor, suscetível de influenciar a situação económica e financeira da Concessionária, designadamente pela via de preços de transferência ou pagamento de <i>fees</i> a outras empresas do Grupo	Pode beneficiar da sua integração num Grupo económico do setor, suscetível de influenciar a situação económica e financeira da Prestadora do Serviço, designadamente pela via de preços de transferência ou pagamento de <i>fees</i> a outras empresas do Grupo	A situação económica e financeira da Empresa é diretamente refletida nas suas demonstrações financeiras, com menores riscos de adulteração, por via de relações com partes relacionadas	Na perspetiva da comparação entre alternativas, a opção pela internalização garante, à partida, que a situação económica e financeira evidenciada pelas demonstrações financeiras e por outros indicadores de gestão refletiva de forma mais transparente as condições de exploração da atividade, enriquecendo o conhecimento da CIM e dos Municípios sobre as condições do exercício da atividade
<b>JURÍDICO-LEGISLATIVOS</b>				
Modificações unilaterais do contrato	Eventuais necessidades de modificação objetiva do contrato por parte da CIM confere a Concessionária direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro do contrato	Eventuais necessidades de modificação objetiva do contrato por parte da CIM confere a Prestadora do Serviço direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro do contrato	Eventuais necessidades de modificação objetiva do contrato por parte da CIM podem ser facilmente articulada com a gestão da empresa sem tensões negociais relevantes e, com elevadíssima probabilidade, com menores encargos para a CIM.	Em termos comparativos a opção pela internalização apresenta vantagens muito relevantes neste domínio, quer em termos de operacionalização das alterações quer dos custos financeiros associados.

Tipologia de risco	Concessão	Prestação de serviços	Internalização	Avaliação na perspectiva da CIM
Ocorrência de casos de força maior	O caso de força maior exonera o Concessionário do cumprimento das suas obrigações. Mas tem impacto do lado da CIM, uma vez que pode dar origem à suspensão da concessão e legitimar, no limite, a resolução do Contrato, bem como implicar reembolso de despesas à Concessionária	O caso de força maior exonera o Prestador do Serviço do cumprimento das suas obrigações. Mas tem impacto do lado da CIM, uma vez que pode dar origem à suspensão do Contrato e legitimar, no limite, a resolução do mesmo, bem como implicar reembolso de despesas à Prestadora do Serviço.	Obriga a CIM a negociar com a gestão da empresa a forma de ultrapassar as consequências do caso de força maior, embora num contexto de menor tensão comercial, com menores riscos de litigância e com consequências financeiras potencialmente menos acentuadas	Em termos comparativos a opção pela internalização apresenta vantagens relevantes neste domínio, quer em termos de operacionalização das medidas a adotar quer da flexibilização do processo.
<b>GESTÃO DO CONTRATO</b>				
A gestão do contrato exige da CIM uma equipa tecnicamente preparada para acompanhar a sua execução e atuar de forma tempestiva sempre que ocorre algum incumprimento contratual ou surgem pedidos por parte da entidade contratante. algo não corre bem, designadamente em termos de exigência de prestação de informação,	A experiência recente tem demonstrado muitas dificuldades por parte das CIM que optarem por este tipo de contratação, designadamente em termos de verificação do cumprimento das obrigações das concessionárias exigência de prestação de informação e de outras obrigações assumidas por estas, a que tem acrescido, recentemente, pedidos de Reequilíbrio Financeiro decorrentes de variação no preço dos fatores de produção ou de quaisquer outras circunstâncias.	A situação é muito semelhante à que ocorre com a contratação através de concessão, com algum risco acrescido no que se refere à aplicação das medidas de combate à fraude decorrente do transporte sem título válido e da reduzida eficácia dos mecanismos de fiscalização.	Embora a alteração do preço dos fatores de produção ou a alteração de circunstâncias possa sempre envolver a necessidade de negociação entre a gestão da empresa e os Serviços da CIM, o risco de litigância é muito menor porque a relação de forças e o alinhamento de interesses são substancialmente diferentes das duas outras modalidades de exercício do serviço público de transporte de passageiros e a motivação para o lucro, obtido através de processos negociais, é menos acentuado.	Em termos comparativos a opção pela internalização apresenta vantagens relevantes neste domínio, designadamente em termos da operacionalização das medidas a adotar e da flexibilização do processo. Por outro lado, o processo de partilha de informação é muito mais facilitado dado o alinhamento de interesses, que no caso da internalização é muito mais acentuado.

Decorrente do quadro comparativo acima exposto, naturalmente que se identificam vantagens e inconvenientes associados a cada modalidade de contratação, sendo certo que, num mercado perfeito e fortemente concorrencial, e em que fosse possível programar a longo prazo as necessidades do serviço, sem expectativas de necessidades de ajustamento significativas, a opção pela solução de concessão de serviço público poderia revelar-se mais favorável, desonerando a CIM de um conjunto de tarefas que, por regra, não constituem a sua atividade core.

Num cenário intermédio, a opção pela prestação de serviços, conferindo maior segurança e menor risco de negócio ao operador poderia igualmente revelar-se uma solução interessante, desde que estivesse assegurado o tal mercado perfeito e fortemente concorrencial, situação que, infelizmente não se verifica, e cuja realidade tende mesmo a agravar-se, dada a estratégia de concentração por via da aquisição de pequenos operadores que tem vindo a ser praticada pelos principais players do mercado.

É evidente que os principais operadores de mercado conseguem gerar sinergias significativas, designadamente por via do aprovisionamento centralizado dos principais fatores de produção, designadamente combustíveis, viaturas e peças de substituição, bem como pela diluição de parte dos custos fixos, decorrentes da produção quilométrica em mais quantidade e da centralização dos serviços de manutenção, para além de, adicionalmente, conseguirem níveis de atividade mais acentuados no que se refere ao desenvolvimento de atividades acessórias.

No entanto, decorrente do domínio que detém sobre o mercado, tendem a apropriar-se integralmente destas vantagens, exigindo preços com margens de lucro muito expressivas, que não transparecem diretamente dos seus documentos de prestação de contas, dada a possibilidade que têm de, por via de prestações cruzadas e de algumas fragilidades existentes ao nível do controlo de preços de transferência, transferirem esses lucros para outras sociedades do Grupo.

Perante esta realidade, a solução pela internalização pode constituir uma opção válida e com vantagens significativas para a CIM, desde que se consiga, por via de uma gestão eficiente, apresentar custos de produção que se revelem competitivos, e mesmo vantajosos, face aos preços que estão a ser exigidos pelos operadores privados que dominam este mercado.

Com efeito, assegurando-se a prestação do serviço a um preço competitivo, é possível identificar um conjunto muito vasto de vantagens associadas à solução de internalização, dado o maior controlo que a CIM, e os próprios municípios, enquanto acionistas, detém sobre a entidade e, conseqüentemente, a maior flexibilização para ajustar a produção à alteração de circunstâncias e de necessidades que naturalmente vão surgindo ao longo dos tempos, dado que não estamos perante um tipo de atividade totalmente estável e inalterável num período temporal relativamente longo.

#### 4. ENCARGO PARA A CIM DECORRENTE DA OPÇÃO PELO MODELO DE CONCESSÃO

A opção pelo modelo de concessão foi equacionada pela CIM, constituindo na altura a primeira opção, que conduziu ao lançamento do concurso público em 2020, em cujas condições se previa a ausência de encargos por parte da CIM relacionada com a prestação do serviço público de transporte de passageiros, dado antever-se que a receita de bilhética, acrescida das atividades acessórias que seriam permitidas à futura concessionária seriam suficientes para fazer face ao custo do serviço.

Como se sabe, o concurso ficou deserto, manifestando os principais *players* do mercado total desinteresse em assumir uma concessão nestas condições.

Esta postura dos principais operadores tem sido igualmente perceptível noutros concursos recentes. A título meramente exemplificativo, recorda-se que no procedimento concursal recentemente desenvolvido pela CIM da Região de Coimbra, em que o preço base contemplava o pagamento de uma compensação máxima de 0,319 euros por Km produzido, um dos principais grupos económicos inseridos neste mercado propôs o preço de 1,38 euros por Km produzido (tudo a preços de dezembro de 2020), enquanto para outros serviços adicionais previstos naquele procedimento, o preço proposto foi de 1,54 euros para veículos com lotação entre 24 e 50 lugares, e de 1,57 euros, para veículos com lotação superior a 50 lugares.

Outros concursos realizados recentemente por outras CIM, como foi o caso da Beira Baixa, em que o valor de compensação máxima prevista foi de 0,46 euros por Km, a preços de dezembro de 2019, também ficaram desertos.

Também no caso da CIM do Médio Tejo se assistiu a um processo semelhante, com o conseqüente insucesso do procedimento concursal.

Na realidade, o País está “de certa forma cartelizado”, com os dois principais operadores a atuarem no mercado a dominarem claramente a zona norte do país por um deles e a zona sul pelo outro, havendo apenas alguma concorrência potencial na zona centro, que tem sido evitada por indícios de alguma concertação, com os concursos lançados por CIM da zona centro a ficarem desertos. Há ainda alguma expectativa de que, ficando os concursos desertos e mantendo-se a necessidade da prestação do serviço do transporte público, se consiga depois, através de negociação direta com alguns municípios, conseguir condições mais favoráveis por parte dos operadores, que negociem com parceiros (os municípios) que se encontram em “estado de necessidade”.

Por esta razão, será expectável que potenciais concorrentes a um novo procedimento concursal que viesse a ser despoletado pela CIM Lezíria do Tejo só estariam disponíveis a concorrer caso esta se disponibilizasse a assumir uma compensação significativa por cada Km que viesse a ser produzido no âmbito da Concessão.

## **5. ENCARGO PARA A CIM DECORRENTE DA OPÇÃO PELO MODELO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS**

Embora se admita que os principais operadores deste mercado, nas circunstâncias atuais, possam manifestar preferência pelo regime de prestação de serviços, transferindo totalmente o risco de procura, bem como a totalidade, ou pelo menos a maior parte, do risco de fraude associado à ocorrência de viagens sem título válido, com consequências diretas na quebra de receitas de bilhética, é de admitir que no âmbito de uma contratualização desta natureza venham a exigir a previsão de cláusulas contratuais que os protejam fortemente dos riscos de variação, designadamente, no preço dos combustíveis e dos custos salariais.

De acordo com a informação disponibilizada pelos Serviços, sustentada numa consulta informal aos principais operadores a atuar no território da CIM, efetuada em outubro passado, numa altura em que o preço de venda do gasóleo ainda se situava em torno dos 1,50 euros, o preço mínimo que estariam disponíveis a equacionar para assegurar este tipo de serviço rondava os 1,86 euros.

Por outro lado, atendendo ao que tem sido a postura recente dos principais operadores, como decorre, por exemplo, do que foram os argumentos apresentados por um dos dois principais operadores para apresentar uma proposta que quadruplicou o preço base do procedimento concursal, já no decurso de 2022, desenvolvido por uma CIM da zona centro, e que se reproduzem de seguida:

- a) *queda na receita devido à variação da procura observada desde 2019 (-21% entre o último trimestre de 2019 e idêntico período de 2021),*
- b) *aumento da quantidade de meios necessários com aumento muito desproporcional e acentuado da oferta concentrada nos horários de pico,*
- c) *aumento dos custos de condução e energia principalmente desde 2019 com um aumento acelerado da diferença no último ano,*
- d) *desajuste do mecanismo de indexação das remunerações que ignora as variáveis que impactam a estrutura de custos dos transportes públicos.*

É de admitir que o preço de 1,86 euros por quilómetro, referido anteriormente, se situe hoje muito próximo, se não acima dos dois euros.

## **6. ENCARGO PARA A CIM DECORRENTE DA OPÇÃO PELA INTERNALIZAÇÃO, COM A CRIAÇÃO DE UMA NOVA SOCIEDADE DETIDA PELA CIM E PELOS MUNICÍPIOS**

Correspondendo ao que constitui o principal objetivo do presente estudo, desenvolveu-se um estudo de viabilidade económico e financeiro, visando apurar as condições estimadas de exploração de uma sociedade constituída de raiz sob a égide da CIM e com a participação dos Municípios que a integram.

Para o efeito, este estudo foi realizado em total articulação com a Equipa Técnica da CIM, com os diversos pressupostos a serem objeto de uma análise conjunta, de forma a assegurar-se a maior aderência possível à realidade e características do território.

O estudo foi realizado considerando um horizonte temporal de 15 anos, com a quase totalidade dos bens a serem amortizados durante este período.

Apresentam-se seguidamente os principais pressupostos assumidos na realização deste estudo.

### **6.1. Definição da rede**

Dado tratar-se de uma empresa que terá de passar por uma fase de *rump up*, procurou otimizar-se a rede, para que, na fase inicial de exploração, ela procurasse responder às necessidades mais prementes da população.

Em função desta análise definiu-se uma produção comercial anual de 4.542.0000 Km/ano, a que acrescem mais 40.755 Km/ano de produção que será assegurada em regime de prestação de serviços. Esta produção compara com a produção considerada no âmbito do procedimento concursal, que ascendia a 5.717.934 Km/ano (menos cerca de 20%). No caso do serviço prestado em regime de prestação de serviços não ocorre qualquer alteração.

Tal como no procedimento concursal, assumiu-se uma produção em vazio (sem gerar receita de bilhética) correspondente a 10% da produção comercial.

Procurou-se, com esta redução inicial da rede, otimizar o serviço prestado, orientando-o para as ligações com maior procura e onde as necessidades são mais prementes.

Uma das vantagens da opção pela internalização do serviço é que, com maior facilidade e sem necessidade de complexas negociações, se poderá ajustar esta produção em função do que for a evolução das necessidades, embora naturalmente se tenha de ter em consideração que um acréscimo de produção tenderá a envolver a necessidade de investimento adicional, designadamente em viaturas e em motoristas, pelo que se recomenda sempre uma análise custo-benefício sempre que uma decisão destas venha a ser ponderada.

## 6.2. Investimento necessário

No que se refere ao investimento necessário, apresenta-se no quadro seguinte a identificação das componentes de investimento relevantes que foram consideradas (valores em euros):

Natureza do investimento	Custo unitário	Quantidade	Valor total
Autocarros standards	66 000	120	7.920.000
Autocarros mini	40 000	8	320.000
On-Board Modules (por veículo) (*)	2 293	128	293.504
Fiscalização (*)	1 950	15	29.250
Office (Equipamento e Software) (*)	5 540	1	5 540
Backoffice (setup do servidor) (*)	9 000	1	9 000
Projeto de implementação e integração (*)	20 880	1	20 880
Equipamento PMO	200 000	1	200 000
Equipamento administrativo	50 000		
Software (*)	50 000		
Imprevistos (10% investimento exceto viaturas)	59 212		
<b>Total do investimento inicial</b>			<b>8.957.386</b>

A este investimento haverá que acrescer as necessidades adicionais de fundo de manuseio, estimadas em 163.670 euros, assumindo-se um prazo médio de pagamentos e de recebimentos de 30 dias, incluindo as compensações provenientes do PART, exceto no caso da bilhética, em que se assumiu o pagamento a pronto.

Considerou-se ainda uma reserva inicial de tesouraria de 50.000 euros.

De salientar que este investimento está quantificado com alguma prudência, sendo de admitir que, sobretudo no caso das viaturas, se possa conseguir alguma economia face aos valores considerados, embora tudo dependa da idade média dos veículos que se pretenda adquirir.

Relativamente às rubricas assinaladas com (\*) foi prevista a renovação destes equipamentos a meio do ciclo de 15 anos, com o preço desta renovação a evoluir de acordo com o comportamento previsto da inflação.

## 6.3. Receitas

No que se refere aos pressupostos de receita que foram assumidos, os mesmos constam do quadro seguinte (valores em euros).

<b>Volume de Negócios</b>	
Receitas Tarifárias - Serviço Público (€/Km comercial produzido)	1,375
Serviço Público - Prestação de Serviços (€/Km comercial produzido)	1,500
Serviço Público - Compensação PART Valor anual	920 817
Atividades Acessórias Receitas	1 681 150

Estes pressupostos tiveram por base informações disponibilizadas pela CIM, com base na informação e conhecimento existentes, designadamente no que se refere à receita de bilhética atual e ao valor da remuneração decorrente da prestação de serviços. Assume-se que as tarifas evoluam de acordo com a evolução do IPC - Índice de Preços no Consumidor.

No que se refere à comparticipação decorrente do PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária, o pressuposto assumido baseou-se nos dados históricos de 2021, disponibilizados pela CIM, projetados de acordo com a evolução previsível do IPC.

Relativamente às receitas das atividades acessórias, importa ter presente que, à semelhança do que sucede que com a generalidade dos operadores que asseguraram o serviço público de transporte de passageiros, se perspetiva que a futura empresa também possa assegurar, com os meios que irá ter ao seu dispor, a prestação deste tipo de serviços, embora, sobretudo numa fase inicial, com uma expressão menos acentuada do que a que seria assegurada por um operador já implantado no mercado.

Para o efeito, e de acordo com a informação disponibilizada pela CIM, assumiu-se a prestação das seguintes tipologias de serviços, considerando um ano inteiro de atividade (valores em euros):

Tipologia de serviço	Quantidade de serviços	Serviços Por Ano	Receita Unitária Média	Receita / ano	% Margem	Margem	CEVMC
Visitas de Estudo	(10 serviços por mês em 33 escolas)	1 980	265	524 700	40,00%	209 880	314 820
Serviços com Aproveitamento	(5 serviços por mês em 33 escolas - 9 meses)	1 485	110	163 350	40,00%	65 340	98 010
Circuitos Escolares	(30 circuitos em 175 dias)	5 250	125	656 250	40,00%	262 500	393 750
Serviços Ocasionais	(11 municípios 6 serviços por mês - 9 meses)	594	300	178 200	25,00%	44 550	133 650
Transportes Urbanos	(Transportes urbanos Almeirim e Cartaxo 250 dias por ano)	750	135	101 250	20,00%	20 250	81 000
Publicidade	(publicidade em 30 viaturas por mês durante 9 meses no ano)	270	120	32 400	100,00%	32 400	0
Outras Comissões (Expressos - Vendas)				25 000	100,00%	25 000	0
			<b>TOTAL</b>	<b>1 681 150</b>		<b>659 920</b>	<b>1 021 230</b>

Considerou-se ainda que, em termos de curva de aprendizagem, estas receitas, possam evoluir com uma taxa de crescimento real de 2%, sendo expectável que a prestação destes serviços se concentre essencialmente no território dos Municípios que integram a CIM.

#### 6.4. Consumos

No que se refere aos consumos, que conjuntamente com os gastos com pessoal assumem a maior expressão na estrutura de custos deste tipo de atividade, o preço do gasóleo assume a componente mais expressiva e aquela que envolve um nível de volatilidade mais acentuado, particularmente na conjuntura atual em que se revela muito complexo formular qualquer previsão quanto à sua evolução futura, embora tenha de se admitir, sobretudo com base no histórico, que estamos numa fase de pico de preços e que será provável algum reajustamento futuro.

Assim e relativamente aos consumos, foram assumidos os seguintes pressupostos, a preços de 2022 (valores em euros):

<b>Consumos</b>	
Preço de venda do gasóleo, com IVA	1,95
Preço de venda do gasóleo, sem IVA	1,59
Subsídio atribuído pelo Governo	0,30
Preço do gasóleo sem IVA e com subsídio	1,29
Desconto comercial expectável decorrente de aquisições em quantidade	0,21
Custo líquido do gasóleo	1,08
Combustível (Litros consumidos por 100Km total produzidos)	35
Lubrificantes (€/Km produzido)	0,080
Pneus (€/Km produzido)	0,020
Peças e Acessórios (€/Km produzido)	0,075
Custo Atividades Acessórias	1 021 230
<i>Custo com CMVMC por Km comercial produzido (sem atividades acessórias)</i>	<i>0,631</i>

#### 6.5. Fornecimentos e Serviços Externos

No que se refere aos Fornecimentos e Serviços Externos, foram assumidos os seguintes pressupostos:

<b>Fornecimentos e Serviços Externos</b>	
Manutenção (valor unitário por VKm produzido)	0,055
Licença Software (custo anual)	13 344
Combustível, Energia e Água (custo anual)	10 000
Comunicações (custo anual)	10 000
Seguros (Valor por veículo)	1 500
Limpeza (Valor por veículo)	1 250
Agentes de venda de bilheteira (4)	19 200
Aluguer de reservatórios de combustível (custo anual)	100 000
Aluguer de outras instalações, incluindo centros de controlo de tráfego	120.000
Outros custos (custo anual)	100 000
<i>Custo com FSE por Km comercial produzido (sem atividades acessórias)</i>	<i>0,185</i>

No que se refere aos FSE assumiu-se que os serviços de manutenção dos veículos com maior nível de exigência seriam assegurados em regime de *outsourcing*, mediante contratualização a celebrar com terceiros.

Atendendo à necessidade de aquisição de combustíveis em grande quantidade, eventualmente de forma articulada com a CIM e com os Municípios acionistas, de forma a conseguir descontos de quantidade mais expressivos, assumiu-se a necessidade de arrendar reservatórios a terceiros, que poderão mesmo, em alguns casos, consistir em acordos específicos a celebrar com postos de distribuição ou com alguns Municípios, assumindo-se para tal uma estimativa de renda anual global de 100.000 euros.

Considerou-se igualmente um outro encargo de 120.000 euros anuais para outros tipos de rendas, designadamente da sede e de Centros de Controlo de Tráfego, onde se inclui a possibilidade de construção de um novo Centro de Controlo de Tráfego em Santarém, a cargo da CIM, com a empresa a constituir a suportar os encargos do respetivo financiamento bancário (700.000 euros com um prazo de 12 anos e uma taxa de 3%).

## 6.6. Gastos com pessoal

Relativamente ao quadro de pessoal foi considerada a necessidade de 171 colaboradores, assumindo-se a seguinte remuneração a preços de 2022, para cada categoria profissional, devendo ter-se ainda em atenção que para algumas destas categorias haveria lugar ao pagamento de compensações não sujeitas a contribuição para a segurança social, designadamente ajudas de custo e subsídio de refeição:

Categoria profissional	Quantidade	Vencimento mensal sujeito a SS	Vencimento Mensal não sujeito a SS	Vencimento anual sujeito a SS	Vencimento anual não sujeito a SS	Vencimento anual total	Segurança Social	Encargo anual por trabalhador	Despesa anual total
Motoristas	136	950	420	13 300	4 619	17 919	3 159	21 078	2 866 620
Escalamento e Gestão de Tráfego	7	900	265	12 600	2 914	15 514	2 993	18 507	129 548
Manutenção	13	800	265	11 200	2 914	14 114	2 660	16 774	218 066
Pessoal administrativo e outros	8	1 000	105	14 000	1 154	15 154	3 325	18 479	147 835
Fiscais	4	950	420	13 300	4 619	17 919	3 159	21 078	84 312
Direção	3	2 700	420	37 800	4 619	42 419	8 978	51 397	154 191
	171								3 600 572

No que se refere à evolução dos gastos com pessoal, considerou-se uma atualização anual das remunerações de 10 pontos percentuais acima da evolução do IPC, ou seja, para uma inflação de 2% considerou-se uma atualização salarial de 2,10%.

### 6.7. Financiamento

No que se refere ao financiamento da operação, considerou-se que a futura Sociedade beneficiaria de fundos próprios aportados pelos seus acionistas, representados por entradas em dinheiro, no montante de 2.100.000 euros.

Para efeitos desta repartição, foi considerada uma proporcionalidade com base na população de cada Município, decorrente da informação obtida no Censo de 2021, conduzindo às seguintes participações por parte de cada Município:

Entidade	População 2021	Peso	Participação
Almeirim	22 016	9%	139 996 €
Alpiarça	6 976	3%	44 359
Azambuja	21 422	9%	136 219
Benavente	29 716	13%	188 959
Cartaxo	23 187	10%	147 442
Chamusca	8 530	4%	54 241
Coruche	17 356	7%	110 364
Golegã	5 400	2%	34 338
Rio Maior	21 005	9%	133 567
Salvaterra de Magos	21 613	9%	137 434
Santarém	58 671	25%	373 080
CIMLT	235 892		600 000
			2 100 000

Prevê-se igualmente o recurso a um financiamento bancário no montante de 7.550.000 euros, com maturidade de 13 anos, com um ano de carência de capital e uma taxa de juro de 3%. Dado que o modelo está parametrizado com uma evolução do IPC de 2% ao ano, significa que se está a assumir uma taxa de juro real de 1%, o que se entende como adequado, mesmo num contexto de eventual aumento da taxa de juro.

### 6.8. Rentabilidade acionista

A conjugação dos pressupostos acima descritos conduz a uma rentabilidade acionista de 4,33%, havendo condições para que a Sociedade passe a distribuir dividendos a partir de 2033 inclusive, podendo a partir desse ano distribuir 80% dos dividendos apurados em cada um dos anos subsequentes.

Note-se que o modelo está parametrizado para uma evolução do IPC de 2% ao ano, em consonância com as previsões de médio prazo do Banco de Portugal.

Por outro lado, a consideração de cenários em que a evolução da inflação seja superior, e assumindo que o comportamento da bilhética e das demais receitas esteja em sintonia com a evolução do IPC, gera uma melhora ligeira da robustez do modelo, dado que os gastos relativos a depreciações, que representam, em média, cerca de 6% das receitas, não são afetados pela evolução do IPC.

### 6.9. Custo global da operação

Para efeitos de análise comparativa com as duas outras modalidades de contratação que foram identificadas, importa agora analisar o custo global unitário da operação, assegurada através da solução de internalização do serviço público de transporte de passageiros.

O quadro seguinte sistematiza estes custos unitários, em termos do custo unitário por veículo quilómetro comercial produzido, considerando o primeiro ano completo de operação:

Tipologia de gastos	Gasto global	Custo unitário
CMVMC sem atividades acessórias	2 891 806	0,631
Fornecimento e serviços externos	869 199	0,190
Gastos com o pessoal	3 631 489	0,792
Gastos/reversões de depreciação e amortização	634 719	0,139
Juros e gastos similares suportados	235 560	0,051
<b>TOTAL DE CUSTOS</b>	<b>8 262 773</b>	<b>1,803</b>
Veículos.km Comerciais	4 582 755	

Em face do exposto, conclui-se que na solução de internalização cada veículo quilómetro produzido gera um encargo de 1,803 euros, que compara com o valor de 1.86 euros que foi apresentado em outubro passado como mínimo aceitável para que um operador privado aceitasse contratar a prestação do serviço (que nas atuais circunstâncias se admite que pudesse chegar a perto de dois euros), tornando assim mais vantajosa, do ponto de vista económico, a opção pela internalização do serviço público de transporte de passageiros, com a criação de uma nova Sociedade para o efeito.

## 7. CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS RELATIVAMENTE À SOLUÇÃO DE INTERNALIZAÇÃO

Conforme referido no ponto 2., a opção pela internalização da exploração do serviço público de transporte de passageiros, poderá ser assegurada através de uma estrutura da própria autoridade de transporte ou através de uma organização empresarial específica, detida pela autoridade de transporte, isoladamente ou em conjunto com os municípios integrantes da Comunidade Intermunicipal, com quem será contratualizado o respetivo serviço.

Não obstante estas duas alternativas, toda a análise económica e financeira subjacente à opção pela internalização foi efetuada simulando a criação de uma estrutura societária própria para desenvolver a atividade.

A razão de ser de tal opção prendeu-se sobretudo com o interesse em autonomizar todas as vertentes da atividade a desenvolver, designadamente em termos do investimento a realizar, bem como do seu financiamento e dos gastos e rendimentos associados à exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, separando assim estas vertentes das demais vertentes da atividade da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo.

Contudo, será lícito questionar, e conseqüentemente avaliar, em termos comparativos, as vantagens e inconvenientes que podem ser identificados consoante se opte pela exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, diretamente pelos serviços da CIM LT ou através da criação de uma sociedade participada por esta e pelos municípios que a integram.

Atendendo a que a CIM LT não dispõe nos seus quadros de pessoal de colaboradores suscetíveis de assegurar o exercício das funções associadas à nova atividade a desenvolver, nem sequer de outras infraestruturas próprias suscetíveis de gerar sinergias decorrentes da assunção pela própria Comunidade Intermunicipal desta nova atividade, a mesma teria de ser assegurada através da contratação de recursos humanos e materiais adicionais, razão pela qual, em termos de investimento e de gastos associados a esta nova atividade, os mesmos seriam sensivelmente idênticos, tornando por isso desnecessário o desenvolvimento de dois estudos económico-financeiros autónomos.

Contudo, há outras vertentes de análise que importa ponderar, em termos de análise comparativa entre as duas alternativas de internalização, as quais se analisam seguidamente.

### **7.1. Quadro de pessoal**

A exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros exige uma estrutura de pessoal com características muito próprias, em que os motoristas assumem a maior preponderância, não só por representarem, em média, pelo menos cerca de 80% do quadro total de pessoal, mesmo num contexto de internalização das atividades oficiais e de manutenção.

Ora, a exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros foi objeto de regulamentação coletiva de trabalho própria, envolvendo a ANTRON - Associação Nacional de Transportes de Passageiros e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações, a qual foi já objeto de uma portaria de extensão.

Deste modo, caso esta atividade fosse desenvolvida diretamente através da CIM LT, obrigando ao enquadramento do pessoal constante dos seus quadros de pessoal afeto a esta atividade na referida regulamentação coletiva, tal poderia ser suscetível de gerar ineficiências, e até agravamento de gastos, para além de outras situações passíveis de potenciar tensões laborais acrescidas, decorrentes de eventuais disparidades, designadamente em termos remuneratórios, de horário semanal de trabalho e do regime de trabalho extraordinário, entre colaboradores da CIM LT com funções relativamente equiparáveis, dado que uns estariam sujeitos ao regime geral da função pública enquanto outros, que constituiriam a larga maioria dos seus colaboradores, estariam abrangidos por um instrumento de regulamentação coletiva próprio e muito distinto.

Daqui decorre, no que se refere a esta vertente de análise, que a opção pela internalização do serviço através de uma empresa detida pela CIM e pelos Municípios se revela preferível face ao desenvolvimento da atividade diretamente pela CIM.

## **7.2. Regime de contratação de pessoal**

Decorrente da situação exposta no ponto anterior, importa ainda ter presente que o exercício da atividade de serviço público de transporte rodoviário de passageiros exige procedimentos muito céleres, designadamente ao nível da contratação de pessoal, particularmente no que se refere aos motoristas, de forma a colmatar não só as necessidades decorrentes do processo normal de rotação de pessoal, como também de outras situações de impedimento ou de acréscimo de atividade.

Ora, como é do conhecimento público, os processos de recrutamento na administração pública regem-se por um conjunto complexo de procedimentos administrativos, incluindo a obtenção das respetivas autorizações, que se revelam, com frequência, extremamente demorados, que poderão não se revelar compatíveis com a celeridade que muitas vezes é exigida ao nível da contratação de pessoal neste tipo de atividade, e, particularmente, no que se refere às categorias profissionais de motoristas e de pessoal oficial.

Daqui decorre, no que se refere a esta vertente de análise, que a opção pela internalização do serviço através de uma empresa detida pela CIM e pelos Municípios se revela vantajosa, face a uma solução alternativa em que o desenvolvimento da atividade fosse assegurado diretamente pela CIM.

### **7.3. Flexibilidade e autonomia de gestão**

A gestão de uma empresa que se dedica ao exercício da atividade de serviço público de transporte rodoviário de passageiros exige práticas e procedimentos que envolvem níveis de flexibilidade de gestão que muitas vezes não são compatíveis com o processo de tomada de decisão que se encontra implementado ao nível da administração pública, caracterizado, em regra, por níveis de exigência formal mais acentuados.

Por outro lado, a estrutura do processo de tomada de decisão de uma CIM, pela sua natureza, envolve a necessidade de recurso, com alguma frequência, à consulta dos autarcas que a integram, situação que poderia aumentar o nível de rigidez da gestão da atividade associada ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros, caso esta se desenvolvesse diretamente através da CIM.

Assim, e não obstante o poder legalmente cometido aos acionistas da empresa a criar, bem como a tipificação legal das respetivas competências, entende-se que através de uma empresa detidas pela CIM e pelos Municípios que a integram, cuja gestão será atribuída a profissionais escolhidos especificamente para o efeito, com base na sua experiência profissional, será possível assegurar níveis de flexibilidade e de autonomia de gestão mais consentâneos com as exigências inerentes ao desenvolvimento deste atividade, que se considera não ser possível de assegurar com o mesmo nível de eficiência, caso a atividade fosse desenvolvida diretamente pela CIM.

### **7.4. Processo de acompanhamento e controlo**

A atribuição a uma empresa detida pela CIM e pelos Municípios que a integram da atividade de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, concentrando nesta as funções de gestão, que lhe estão inerentes, permite assegurar igualmente que o exercício das funções de acompanhamento e controlo da gestão, que normalmente constituem responsabilidades dos acionistas, seja assegurado de forma autónoma e com maior nível de independência, por parte da CIM LT e dos Municípios que a integram, enquanto acionistas, o que não sucederia caso fosse a própria CIM a desenvolver internamente esta atividade.

Por outro lado, havendo esta separação de funções, e de responsabilidades, entre a empresa a criar e a própria CIM, são potenciadas as condições necessárias para assegurar uma separação mais acentuada e clara entre as funções de gestão e as funções de fiscalização, acompanhamento e controlo.

Tal solução reforça ainda, em nossa opinião, a indispensável autonomia de gestão, criando condições para que, em caso de eventuais pedidos de alteração por parte dos Municípios, designadamente a nível da quantidade e qualidade do serviço prestado, bem como, eventualmente, de novos serviços, possa ser sempre acompanhada da respetiva orçamentação por parte da gestão da futura empresa, reforçando assim a separação de competências e responsabilidades entre a gestão, a função acionista e o próprio papel dos contratantes públicos.

## 8. CONCLUSÃO GLOBAL

Em face do exposto, e considerando os diversos pressupostos assumidos, e que foram definidos em articulação com os Serviços da CIM, conclui-se que, do ponto de vista económico e financeiro, a opção por uma solução de internalização do serviço público de transporte de passageiros no território da CIM revela-se uma solução viável e mais económica do que uma opção de contratualização da prestação do serviço a um operador privado, comparando o custo de 1,803 euros por veículo quilómetro comercial produzido, gerado pela solução de internalização, com o preço solicitado de 1,86 euros que foi solicitado pelos players do setor em outubro passado, e que se admite que, atualmente, possa ser superior.

Note-se que, na comparação de qualquer destas soluções, a receita de bilhética é relativamente neutra, muito embora na opção pela prestação do serviço ainda se tivesse de considerar, adicionalmente, o custo da cobrança da bilhética ou, pelo menos, os serviços de fiscalização a cargo da CIM, de forma a minimizar os riscos de fraude que lhe estariam associados nesta solução.

Considerando que, numa solução de concessão, os riscos do concessionário serão sempre acrescidos, face aos riscos que assume na modalidade de prestação de serviços, será sempre expectável que numa eventual opção por esta solução, o preço a exigir pelos players do mercado seriam sempre claramente superiores ao valor de 1,86 euros que indicaram como preço da prestação de serviços, pela comparação, neste caso, ainda seria mais favorável para a opção de internalização.

Para além do fator económico, e como se procurou demonstrar no capítulo 3., a opção pela internalização apresenta ainda vantagens significativas para a CIM e, indiretamente, para os Municípios, dado o maior controlo de que dispõe sobre o negócio e sobre a possibilidade de ajustar a oferta à evolução das necessidades, evitando assim negociações complexas com um eventual operador privado, num contexto de alguma desigualdade negocial, dada a situação privilegiada em que, nestes casos, o operador privado se encontraria, por dispor de um contrato cujas eventuais alterações envolveriam, com elevada probabilidade, a necessidade da CIM incorrer em gastos adicionais para além do que poderia ser expectável.

No contexto da internalização do serviço, e tendo designadamente em atenção o exposto no capítulo 7 anterior, entende-se ainda que a solução de internalização através de uma empresa detida pela CIM e pelos Municípios que a integram se revela vantajosa face a uma opção em que a atividade do serviço público de transporte rodoviário de passageiros seja assegurada diretamente pela própria CIM.

Lisboa, 2 de maio de 2022

**VITOR ALMEIDA & ASSOCIADOS, SROC, LDA**

Vitor Manuel Batista de Almeida

**ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRO NO ÂMBITO DA EVENTUAL CRIAÇÃO DE UMA SOCIEDADE, COM O OBJETIVO DE ASSEGURAR A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO DA COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO**

**RELATÓRIO FINAL**



**DEZEMBRO DE 2023**

## 1. INTRODUÇÃO

Na sequência do Contrato de prestação de serviços celebrado em 20 de dezembro de 2022 entre a Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT) e a Vitor Almeida & Associados, SROC, Lda., visando a elaboração de um estudo de viabilidade económico-financeira e de consultoria relativo à eventual constituição de uma sociedade por parte da CIMLT e dos Municípios que a integram, com o objetivo de lhe ser cometida a responsabilidade pela prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na região abrangida pela Comunidade Intermunicipal.

O presente estudo visa ainda dar cumprimento:

- Ao disposto no art.º 32.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, na sua redação atual, tendo em atenção a eventual futura constituição da sociedade a quem será atribuída a responsabilidade pela exploração do serviço público de transporte de passageiros no âmbito da Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, de acordo com o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP) - Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho.
  
- Ao disposto no art.º 115.º, por força da remissão prevista no art.º 122.º, ambos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, de forma a demonstrar que, constituindo-se a sociedade, se encontram cumpridos os requisitos previstos no n.º 3 deste último artigo, demonstrando que:
  - i) Não ocorre qualquer aumento da despesa pública global;
  - ii) Que se verifica o aumento da eficiência da gestão dos recursos necessários;
  - iii) Que ocorrem ganhos de eficácia do exercício das competências pela Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo;
  - iv) Que é assegurado o cumprimento dos objetivos referidos no artigo 112.º, e
  - v) Que é assegurada a articulação entre os diversos níveis da administração pública.

De salientar que, anteriormente, a CIMLT lançou um procedimento concursal visando a atribuição da prestação deste serviço público de transporte de passageiros, em regime de concessão, a um operador privado, o qual ficou deserto, tendo os principais *players* que vinham mantendo este tipo de serviço na Região manifestado o seu desinteresse em assegurar a prestação do serviço em causa nas condições preconizadas no referido procedimento concursal.

Perante esta realidade, foi realizado um estudo económico-financeiro, em que se procedeu a uma análise comparativa das diversas situações equacionadas para assegurar a prestação do serviço em causa, tendo sido analisadas as seguintes alternativas:

- Atribuição da concessão relativa ao serviço público de transporte de passageiros a uma entidade terceira, que assumiria, no todo ou em parte, o risco de procura, podendo a CIMLT assumir a responsabilidade financeira pelo pagamento de uma compensação anual, em função da produção quilométrica efetuada pela concessionária, o que implicaria o desenvolvimento de novo processo concursal em moldes idênticos ao anterior, embora com condições diferentes;
- Contratualização de uma entidade terceira, na modalidade de prestação de serviços, para assegurar o serviço público de transporte de passageiros, assumindo a CIMLT, no todo ou em parte, o risco de procura, bem como a receita de bilhética;
- Prossecução da exploração do serviço público de transporte de passageiros através de um modelo de exploração pública, diretamente pela CIMLT ou através de uma organização empresarial detida por esta ou pelos municípios que a integram.

De acordo com o estudo então efetuado, e considerando os diversos pressupostos assumidos, que foram definidos em articulação com os Serviços da CIMLT, conclui-se que, do ponto de vista económico e financeiro, a opção por uma solução de internalização do serviço público de transporte de passageiros no território da CIMLT, através de uma empresa detida por esta e pelos municípios que a integram, revelou-se uma solução viável e mais económica do que uma opção de contratualização da prestação do serviço a um operador privado, atentas as expectativas então manifestadas pelos principais operadores a atuar na Região.

Para além do fator económico, e de acordo com as conclusões do referido estudo, a opção pelo desenvolvimento do serviço público de transporte rodoviário de passageiros através da gestão pública indireta, por via de uma empresa intermunicipal apresenta ainda vantagens significativas para a CIMLT e, indiretamente, para os Municípios, dado o maior controlo de que dispõe sobre o negócio e sobre a possibilidade de ajustar a oferta à evolução das necessidades, evitando assim negociações complexas com um eventual operador privado, num contexto de alguma desigualdade negocial, dada a situação privilegiada em que, nestes casos, o operador privado se encontraria, por dispor de um contrato cujas eventuais alterações envolveriam, com elevada probabilidade, a necessidade da CIMLT incorrer em gastos adicionais para além do que poderia ser expectável.

Atenta a decisão tomada pela CIMLT de avançar com o estudo de viabilidade económico-financeira relativo à criação da sociedade, apresentam-se no presente relatório os resultados da análise desenvolvida, bem como dos principais pressupostos que lhe estiveram subjacentes.

No decurso do trabalho ocorreram diversas reuniões com representantes da CIMLT, onde foram analisados e consensualizados os diversos pressupostos a assumir, os quais se detalham no capítulo seguinte.

No que se refere à rede que se pretende implementar, bem como a respetiva frequência de circulações e número total de quilómetros anuais a produzir, os dados foram disponibilizados pela CIMLT, com base no apoio prestado pelo seu consultor técnico, que tiveram por referência as necessidades identificadas ao nível da Região.

## 2. PRESSUPOSTOS DE ATIVIDADE

### 2.1. Rede a explorar

Relativamente à rede a explorar no início da atividade da Sociedade a constituir, foram mantidos, em termos gerais, os mesmos pressupostos que foram anteriormente considerados no âmbito da análise comparativa das três alternativas que foram equacionadas para a prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Região da CIMLT.

Foi considerado que a rede a contratualizar dará continuidade à exploração de serviço público de transporte de passageiros realizada atualmente<sup>1</sup> no território da Lezíria do Tejo.

No total estima-se a realização anual de 4 532 480 vkm por ano em regime de concessão. Destes:

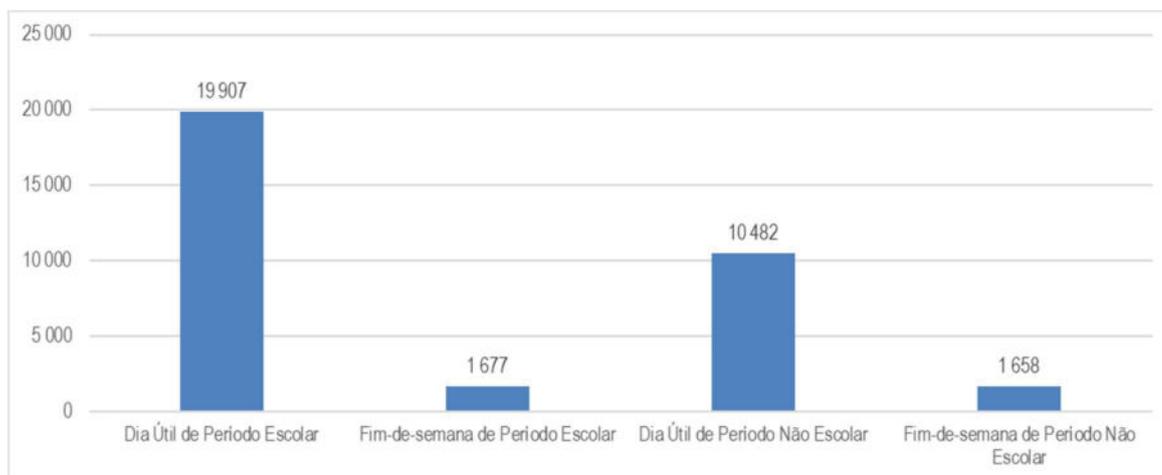
- 4 279 341 vkm correspondem aos serviços interurbanos; e
- 253 139 vkm correspondem aos serviços urbanos a operar atualmente sob a marca Scalabus.

Para além disso, considerou-se que 40 069 vkm serão realizados em regime de prestação de serviços, no âmbito do serviço Mobisénior, a funcionar na cidade de Santarém.

Em termos diários estima-se uma produção de cerca de 19 900 vkm em dia útil de período escolar, que se reduz para cerca de 10 500 vkm em dia útil no período não escolar. Nos dias de fim-de-semana e feriados o volume de produção será de 1 658 vkm por dia, no caso dos enquadrados no período não escolar e de 1 677 vkm no caso dos enquadrados no período escolar, conforme se evidencia no gráfico seguinte:

---

<sup>1</sup> A referência usada foi a oferta nos períodos escolares e não escolares do segundo semestre de 2022 e primeiro semestre de 2023, à qual, no caso da operação atualmente explorada pela Rodolezíria, se acrescentaram mais 7% de vkm, em conformidade com a informação recebida do operador.



Para além da produção realizada em serviço público, estima-se que venham a ser produzidos cerca de 1 062 000 vkm em atividades acessórias.

Deste modo, em termos de total anual de vkm comerciais geradores de receita foi considerada uma produção total de 5.634.549 vkm.

Este volume de produção foi majorado em 10%, relativo a produção quilométrica em vazio, a que corresponde um total de 563.455 vkm, conduzindo a uma produção global anual de 6.198.004 vkm.

No que se refere à contratualização efetuada diretamente com os Municípios e terceiros, no âmbito das atividades acessórias, o pressuposto assumido teve por referência o histórico recente de contratualizações efetuadas diretamente por estes aos operadores que atualmente desenvolvem a sua atividade na Região.

Por razões de prudência não se considerou, ao longo do período temporal de 15 anos contemplado no estudo, qualquer evolução quantitativa desta produção anual, embora se admita que tal possa vir a ocorrer. No entanto, qualquer aumento de necessidade de produção anual, dentro de intervalos de variação razoáveis, apenas terá impacte ao nível dos custos variáveis, não se prevendo que tal acréscimo de atividade venha a exigir novos investimentos.

Com efeito, atendendo a que, face ao número total de autocarros em operação previstos (146), o rácio de quilómetros anuais por veículo é de apenas 42.452 Km, considerando-se que existe margem para incrementar a produção quilométrica sem necessidade de aquisição de viaturas adicionais, o que será suscetível de gerar uma melhoria da rentabilidade operacional, em caso de aumento da procura.

Correspondendo ao que constitui o principal objetivo da prestação de serviços que nos foi solicitada, desenvolveu-se um estudo de viabilidade económico e financeiro, visando apurar as condições estimadas de exploração de uma sociedade constituída de raiz sob a égide da CIMLT e com a participação dos Municípios que a integram.

Para o efeito, este estudo foi realizado em total articulação com a Equipa Técnica da CIM, com os diversos pressupostos a serem objeto de uma análise conjunta, de forma a assegurar-se a maior aderência possível à realidade e características do território.

O estudo foi realizado considerando um horizonte temporal de 15 anos, com os bens afetos à atividade a serem amortizados durante este período, exceto no caso dos autocarros, em que se assumiu a renovação de toda a frota, entre 2030 e 2037, exceto os 8 veículos urbano *standard*, em que se assumiu a sua manutenção ao longo da totalidade dos 15 anos.

Apresentam-se seguidamente os principais pressupostos assumidos na realização deste estudo.

## **2.2. Definição da rede**

Dado tratar-se de uma empresa que terá de passar por uma fase de *rump up*, procurou otimizar-se a rede, para que, logo na fase inicial de exploração, ela procurasse responder às necessidades mais prementes da população.

Em função desta análise definiu-se uma produção comercial anual total de 5.634.549 veículos.Km/ano, dos quais 4.572.549 veículos.Km relativos a serviço público, dos quais 40.069 veículos.Km assegurados em regime de prestação de serviços. Esta produção representa a continuidade da oferta atual na Lezíria do Tejo.

Tal como no procedimento concursal, assumiu-se uma produção em vazio (sem gerar receita) correspondente a 10% da produção comercial, não obstante, em termos do presente estudo, se ter considerado o mesmo racional relativamente à produção considerada no âmbito das atividades acessórias.

Uma das vantagens da opção pelo desenvolvimento do serviço público através de uma empresa detida pela CIMLT e pelos municípios que a integram é que, com maior facilidade e sem necessidade de complexas negociações, se poderá ajustar esta produção em função do que for a evolução das necessidades.

Naturalmente que se reconhece que acréscimos mais expressivos de produção, sobretudo se ocorrerem em horas de ponta, tenderão a envolver a necessidade de investimento adicional, designadamente em viaturas e em motoristas, pelo que se recomenda sempre uma análise custo-benefício previamente a eventuais tomadas de decisão relativas a incrementos na rede e na produção quilométrica, sobretudo quando envolverem a necessidade de recursos adicionais que se traduzam em novos investimentos.

De acordo com o estipulado no projeto de Contrato de Serviço Público (CSP), os acréscimos de oferta terão de ser realizados mediante contratualização, formalizada através de adenda ao referido CSP e sujeita a parecer da AMT e do Tribunal de Contas, nos termos da lei.

### 2.3. Investimento necessário

A componente mais relevante do investimento prende-se com a frota necessária para produzir os quilómetros definidos.

O dimensionamento da frota foi realizado tendo em conta o perfil de oferta do serviço público em dia útil de período escolar. O gráfico seguinte apresenta a evolução de número de circulações simultâneas, incluindo período de rebatimento (ou almofada) e trajetos de ligação em vazio entre o fim de uma circulação e o início da seguinte. Para estes períodos de espera e/ou ligação assumiu-se um tempo médio de 30 minutos entre circulações.

A análise do gráfico permite concluir que a oferta tem uma elevada concentração no período de ponta da manhã, entre as 7:00 e as 9:00. Neste período, o número de circulações simultâneas ultrapassa ligeiramente as 90. Sendo este o período crítico da operação, a frota terá de estar dimensionada para garantir a oferta neste período. Note-se que nos restantes períodos do dia apenas se verificam valores ligeiramente superiores a 60 circulações em simultâneo nos períodos de ponta do almoço e da tarde.



Tendo em conta os percursos e os horários existentes (e respetivos períodos de paragem e ligação), no intervalo entre as 7:00 e as 9:00 terão de ser produzidos 217 veículos.horas de produção. Para se garantir estes 217 veículos.horas num intervalo de 2 horas serão necessários pelo menos 109 viaturas ao serviço em simultâneo para realizar a oferta do serviço público.

Este dimensionamento foi majorado em 20 viaturas para garantir alguma um nível de confiança extra no dimensionamento efetuado e assegurar a realização das algumas atividades acessórias que possam acontecer no período crítico do serviço crítico entre as 7:00 e as 9:00. Note-se que, por norma, a generalidade das atividades acessórias acontece fora do período crítico para poderem ser realizadas com custos marginais em aproveitamento dos recursos dimensionados para o serviço público.

Resulta daqui o dimensionamento de uma frota de 129 viaturas em operação.

Para seleccionar o perfil da frota, começou-se por alocar a frota aos serviços em que a tipologia é estabelecida à partida, conforme se detalha:

- Carreiras rápidas (via autoestrada) de ligação a Lisboa – 13 autocarros de turismo;
- Serviços urbanos – 6 urbanos standard e 1 autocarro minibus;
- Majoração e atividades acessórias – 20 autocarros interurbanos;

A escolha da tipologia dos restantes autocarros foi realizada através da análise da ocupação máxima das circulações de serviço público no período crítico de dimensionamento (entre as 7:00 e as 9:00).

No gráfico seguinte verifica-se que:

- 8% do tempo de circulação em período crítico é realizado em circulações em que a ocupação máxima é de 5 ou menos passageiros;
- 19% dos veículos.hora produzidos entre as 7:00 e as 9:00 são realizados em circulações com ocupação máxima entre 5 e 20 passageiros;
- 20% da oferta é realizada em circulações em que o número máximo de passageiros situa-se no intervalo entre os 20 e os 30 passageiros; e por fim
- 53% da oferta é realizada em circulações que no seu percurso têm uma ocupação máxima de mais de 30 passageiros.



Tendo em conta esta distribuição, considera-se razoável que o serviço interurbano possa ter o seguinte perfil de frota:

- Carrinhas Van: 7% - 6 unidades;
- Autocarros Minibus: 11% - 10 unidades;
- Autocarros Interurbanos: 82% - 73 unidades

Para além das 129 viaturas em operação e respetiva tipologia, considera-se necessário ter uma reserva de 17 viaturas com a seguinte distribuição:

- Carrinhas Van: 1;
- Autocarros Minibus: 1;
- Autocarros Interurbanos: 12;
- Autocarros Turismo: 1;
- Urbanos Standard: 2;

O quadro seguinte apresenta o resultado do exercício de dimensionamento da frota descrito nos parágrafos anteriores.

Tipologia	Ligações a Lisboa	Serviços Interurbanos	Serviços Urbanos	Majoração e Atividades Acessórias	Reserva	Total	Peso na frota
Van		6			1	7	5%
Minibus		10	1		1	12	8%
Interurbano		73		20	12	105	72%
Turismo	13				1	14	10%
Urbano Standard			6		2	8	5%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>89</b>	<b>7</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>146</b>	<b>100%</b>

Foi ponderada a inclusão de veículos Midi na frota. No entanto, essa possibilidade foi, para já, abandonada, tendo em conta que:

- os custos de aquisição não são significativamente inferiores aos interurbanos;
- os custos operacionais são semelhantes aos dos autocarros com mais de 50 lugares;
- a disponibilidade de viaturas no mercado de usados é mais limitada;
- é uma classe de viaturas com pouca flexibilidade de utilização por não conseguirem substituir as viaturas interurbanas e não terem grande utilidade para a realização de atividades acessórias.

No que se refere ao investimento necessário, apresenta-se no quadro seguinte a identificação das componentes de investimento relevantes que foram consideradas (valores em euros):

<b>Natureza do investimento</b>	<b>Custo unitário</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Valor total</b>
Autocarro interurbano, com 10 anos	65.000	35	2.275.000
Autocarro interurbano, com 11 anos	55.000	35	1.925.000
Autocarro interurbano, com 12 anos	47.500	35	1.662.500
Autocarros turismo 50 lugares (entre 10 e 12 anos)	67.000	14	938.000
Autocarros <i>standard</i> urbano (entre 10 e 12 anos)	55.833	8	446.667
Minibus (entre 10 e 12 anos)	50.250	12	603.000
Carrinhas van (novas)	35.000	7	245.000
Veículos ligeiros de apoio	15.000	6	90.000
On-Board Modules	2.293	146	334.778
Equipamentos de fiscalização	1.950	15	29.250
Office (Equipamento e Software)	5.540	1	5.540
Backoffice (setup do servidor)	9.000	1	9.000
Projeto de implementação e integração	20.880	1	20.880
Parque PMO	160.000	1	160.000
Equipamentos oficinais	200.000	Diversos	200.000
Equipamento administrativo	50.000	1	50.000
Software	50.000	1	50.000
Imprevistos (10% investimento exceto viaturas)	83.652		85.945
Custos de arranque			564.600
<b>Total do investimento inicial</b>			<b>9.678.226</b>

A este investimento haverá que acrescer as necessidades adicionais de fundo de maneio, estimadas em 108.166 euros, ao longo do ano inicial de investimento e do primeiro ano de operação, que depois se irão reduzindo ao longo dos anos seguintes da operação.

Na determinação das necessidades de fundo de maneo assumiu-se um prazo médio de pagamentos e de recebimentos de 30 dias, incluindo as compensações provenientes do PART e de outros mecanismos de apoio público existentes, exceto no caso das receitas de bilhética, em que se assumiu o pagamento a pronto.

No que se refere aos custos de arranque, orçados em 547.666 euros, os mesmos foram estimados com base em mês e meio de gastos com pessoal, admitindo a necessidade de antecipação na contratação de alguns quadros, bem como de ministrar formação aos motoristas, admitindo-se que estes gastos não ocorram exclusivamente com a contratação e manutenção de pessoal antes do início da exploração, considerando-se, por prudência, que tal montante permita acomodar outros gastos associados à montagem de todo o projeto, sendo amortizado em seis anos. De salientar que foram igualmente considerados como custos de arranque os juros incorridos previamente ao início da operação, decorrentes do financiamento a contrair, no montante de 201.500 euros.

Importa referir que este investimento está quantificado com alguma prudência, sendo de admitir que, sobretudo no caso do parque de PMO e dos equipamentos oficinais, se possam conseguir algumas economias face aos valores considerados, embora se deva ter em atenção que existe uma grande sensibilidade dos preços associados à idade dos veículos que se pretendam adquirir.

Note-se, adicionalmente, que relativamente aos autocarros está prevista a renovação da totalidade dos autocarros interurbanos *standard* e de turismo, prevendo-se o início desta renovação em 2030 e prolongando-se até 2037.

Contudo, esta renovação poderá ser ligeiramente antecipada ou intensificada, dado que, de acordo com as estimativas efetuadas, haverá disponibilidades suscetíveis de assegurar tal desiderato.

#### 2.4. Receitas

No que se refere aos pressupostos de receita que foram assumidos, os mesmos constam do quadro seguinte (valores em euros, considerando preços de 2023).

<b>Volume de Negócios</b>	
Receitas Tarifárias - Serviço Público	5.928.939
Serviço Público - Prestação de Serviços	72.123
Serviço Público - Compensação PART e outros apoios	1.626.080
Atividades Acessórias Receitas	1.681.150

Estes pressupostos tiveram por base informações disponibilizadas pela CIMLT, as quais foram apuradas de acordo com os dados disponíveis para o ano de 2023. Assume-se que as tarifas evoluam em 2024 de acordo com a TAT já conhecida (6,43%) e a partir de 2025, em linha com a evolução do IPC - Índice de Preços no Consumidor do ano anterior (3,3% em 2025, com base na previsão de evolução do IPC em 2024, e 3% para os anos seguintes).

No que se refere às participações a atribuir, provenientes do Orçamento de Estado, o pressuposto assumido baseou-se nas compensações disponíveis em 2023, disponibilizados pela CIMLT, projetados para o futuro de acordo com a evolução previsível da TAT.

Relativamente às receitas das atividades acessórias, importa ter presente que, à semelhança do que sucede com a generalidade dos operadores que asseguraram o serviço público de transporte de passageiros, se perspetiva que a futura empresa também possa assegurar, com os meios que irá ter ao seu dispor, a prestação deste tipo de serviços. Assumiu-se que este tipo de receitas evoluiria de acordo com o comportamento do IPC, sendo a produção anual constante.

## 2.5. Consumos

No que se refere aos consumos, que conjuntamente com os gastos com pessoal assumem a maior expressão na estrutura de custos deste tipo de atividade, o preço do gasóleo representa a componente mais expressiva e aquela que envolve um nível de volatilidade mais acentuado, particularmente na conjuntura atual em que se revela muito complexo formular qualquer previsão quanto à sua evolução futura, embora tenha de se admitir, sobretudo com base no histórico, que estamos numa fase de alta de preços e que será provável algum reajustamento futuro.

O gráfico seguinte apresenta a evolução do consumo de combustível entre 2017 e a atualidade.



Assim e relativamente aos consumos, foram assumidos os seguintes pressupostos, que tiveram por referencial os preços médios ocorridos entre outubro de 2022 e setembro de 2023 (valores em euros):

<b>Consumos</b>	
Preço de venda do gasóleo, com IVA	1,610
Preço de venda do gasóleo, sem IVA	1,309
Subsídio atribuído pelo Governo	0,10
Preço do gasóleo sem IVA e com subsídio	1,209
Desconto comercial expectável decorrente de aquisições em quantidade <sup>2</sup>	0,2162
Custo líquido do gasóleo	0,9927
Combustível (Litros consumidos por 100Km total produzidos)	31,562
Lubrificantes (€/Km produzido)	0,016
Pneus (€/Km produzido)	0,020
Peças e Acessórios (€/Km produzido)	0,070
<i>Custo com CMVMC por Km comercial produzido (2025)</i>	0,491

Assumiu-se ainda, como pressuposto, que em períodos em que o preço do gasóleo exceda o valor de referência considerado, poderão ocorrer apoios governamentais, quer em termos de subsídios diretos aos operadores, quer mediante a atenuação do nível de tributação que incide sobre os combustíveis. Do mesmo modo, considerou-se que baixando o preço do gasóleo, o nível de subsídio público seria eliminado, podendo ser repostos os níveis de tributação anteriormente ocorridos.

Importa ainda referir, com base no conhecimento disponível relativamente a pedidos de reposição do equilíbrio financeiro formulados por alguns operadores a atuar noutras áreas geográficas, que a questão do preço do gasóleo não tem sido invocado como o fundamento mais relevante para esses pedidos, sendo os mesmos baseados, sobretudo, na evolução do preço dos gastos com pessoal, do gás e da eletricidade, bem como de improdutividades relacionadas com alterações da rede determinadas pela entidade pública contratante.

## **2.6. Fornecimentos e Serviços Externos**

No que se refere aos Fornecimentos e Serviços Externos, foram assumidos os seguintes pressupostos:

<sup>2</sup> Valor decorrente do último procedimento de acordo-quadro lançado pela central de compras da CIMLT

<b>Fornecimentos e Serviços Externos</b>	
Licenças Software (custo anual)	18.000
Combustível, Energia e Água (custo anual)	12 000
Comunicações (custo anual)	12 000
Seguros (Valor por veículo)	1 500
Limpeza (Valor por veículo)	1 250
Agentes de venda de bilheteira (4)	19 200
Rendas e alugueres (reservatórios de combustível, CCT e outros - custo anual)	420 000
Outros custos (custo anual)	300 000
<i>Custo com FSE por Km comercial produzido (2025)</i>	<i>0,226</i>

De salientar que, relativamente aos custos com manutenção dos veículos, assumiu-se a internalização deste tipo de serviço, pelo que o mesmo está refletido ao nível dos custos com materiais consumidos, designadamente pneus, lubrificantes, peças e acessórios, bem como ao nível dos gastos com pessoal, em que está prevista a contratação de 13 colaboradores afetos às atividades de manutenção.

Atendendo à necessidade de aquisição de combustíveis em grande quantidade, eventualmente de forma articulada com a CIMLT e com os Municípios acionistas, de forma a conseguir descontos de quantidade mais expressivos, assumiu-se a necessidade de arrendar reservatórios a terceiros, que poderão mesmo, em alguns casos, consistir em acordos específicos a celebrar com postos de distribuição ou com alguns Municípios, assumindo-se para tal uma estimativa de renda anual incluída na rubrica de rendas e alugueres.

Esta rubrica engloba igualmente a previsão de encargos com a renda de Terminais Rodoviários. O valor previsto para esta rubrica permite acomodar, se for essa a decisão, o pagamento de uma renda à CIM, assumindo esta o ónus de aquisição do Terminal Rodoviário em Santarém, com recurso a financiamento bancário, assegurando-se que o valor da renda a pagar seja suscetível de fazer face ao serviço da dívida decorrente deste financiamento.

## **2.7. Gastos com pessoal**

Os gastos com pessoal constituem atualmente a componente mais expressiva da estrutura de custos da exploração do serviço público de transporte rodoviário, não só por via das convenções coletivas celebradas com a associação patronal representativa do setor, como também pela escassez de motoristas.

A classe de colaboradores mais relevante é a dos motoristas. Tendo em conta a oferta prevista para o dia útil, prevê-se a necessidade de cerca de 668 motoristas.hora por dia útil de operação (ver quadro seguinte).

Para o dimensionamento do quadro de motoristas assumiu-se que cada um tem um tempo efetivo de condução de 5,5 horas em cada dia de trabalho, de onde resulta a necessidade de um total de 122 motoristas em permanência num dia útil. Se tivermos em conta uma taxa de absentismo de 8% e uma taxa de férias e folgas de 10%, resulta a necessidade de 148 motoristas.

#### Serviço Interurbano

Tempo médio de percurso serviço interurbano	43 minutos	
acréscimo vazios serviço interurbano	10 %	
Total tempo serviço interurbano (serviço + vazios)	47,3 minutos	
Número circulações serviço interurbano	666	
Tempo de condução efetiva serviço interurbano /dia	31 502 minutos	525 horas

#### Serviço Urbano

Tempo médio de percurso serviço urbano	26 minutos	
acréscimo vazios serviço urbano	10 %	
Total tempo serviço urbano (serviço + vazios)	28,6 minutos	
Número circulações serviço urbano	127	
Tempo de condução efetiva serviço urbano /dia	3 632 minutos	61 horas

#### Atividades Acessórias (contratos + alugueres)

Tempo médio de percurso atividades acessórias	180 minutos	
acréscimo vazios atividades acessórias	10 %	
Total tempo serviço atividades acessórias (serviço + vazios)	198 minutos	
Número serviços atividades acessórias	25	
Tempo de condução efetiva atividades acessórias /dia	4 950 minutos	83 horas

#### Apuramentos

Tempo de condução efetiva total /dia	40 084 minutos	668 horas
Tempo médio de condução / dia / motorista	5,5 horas	
Motoristas necessários serviço total	121	
taxa de absentismo	8 %	
fator folgas	10 %	
<b>Total Motoristas</b>	<b>148</b>	

Considerando todo o quadro de pessoal, foi estimada a necessidade de 183 colaboradores, assumindo-se a seguinte remuneração a preços de 2023, para cada categoria profissional, devendo ter-se ainda em atenção que para algumas destas categorias haveria lugar ao pagamento de compensações não sujeitas a contribuição para a segurança social, designadamente ajudas de custo e subsídio de refeição:

Categoria profissional	Quantidade	Vencimento base mensal	Trabalho extraordinário mensal	Subsídio almoço	Ajudas custo mensais	Vencimento Mensal sujeito a SS	Vencimento mensal não sujeito a SS	Vencimento anual sujeito a SS	Vencimento anual não sujeito a SS	Segurança Social Entidade patronal	Encargo anual por trabalhador	Despesa anual total	Seguro acidentes trabalho	Formação	Total
Motoristas	148	1 082	274	120		1 356	120	18 987	1 320	4 509	24 816	3 672 792	28 100	140 502	3 841 395
Escalamento e Gestão de Tráfego	7	1 000		120	151	1 000	271	14 000	2 977	3 325	20 302	142 111	980	4 900	147 991
Manutenção	13	1 083		120	151	1 083	271	15 162	2 977	3 601	21 740	282 614	1 971	9 855	294 441
Pessoal administrativo e outros	8	1 000		120		1 000	120	14 000	1 320	3 325	18 645	149 160	1 120	5 600	155 880
Fiscais	4	1 100		120	301	1 100	421	15 400	4 633	3 658	23 691	94 763	616	3 080	98 459
Direção	3	2 700		120	301	2 700	421	37 800	4 633	8 978	51 411	154 232	1 134	5 670	161 036
Valores por trabalhador	183							18 536	1 628	4 402	24 567				
Valores globais												4 495 673	33 922	169 608	4 699 202

No que se refere à evolução dos gastos com pessoal, considerou-se uma atualização anual em linha com a inflação até ao início da exploração (2025). Assim, no início de 2025 assumiu-se uma atualização de 8,77% face a 2023, resultante da taxa de inflação de 5,3% em 2023, e de 3,3% em 2024. A partir de 2025 considerou-se uma atualização das remunerações de 0,1 pontos percentuais acima da evolução do IPC.

## 2.8. Financiamento

No que se refere ao financiamento da operação, considerou-se que a futura Sociedade irá dispor de fundos próprios aportados pelos seus acionistas, representados por entradas em dinheiro, no montante de 2.100.000 euros a ocorrer ainda em 2024, previamente ao início da operação, e 1.700.000 euros em 2025, coincidente com o primeiro ano de operação.

Para efeitos desta repartição, foi considerada uma proporcionalidade com base na população de cada Município, decorrente da informação obtida no Censo de 2021, conduzindo às seguintes participações por parte de cada Município:

Entidade	População 2021	Peso Municipios	2024	2025	TOTAL	Participação acionistas
Almeirim	22 016	9%	139 996	139 996	279 992	7,37%
Alpiarça	6 976	3%	44 359	44 359	88 718	2,33%
Azambuja	21 422	9%	136 219	136 219	272 438	7,17%
Benavente	29 716	13%	188 959	188 959	377 918	9,95%
Cartaxo	23 187	10%	147 442	147 442	294 884	7,76%
Chamusca	8 530	4%	54 241	54 241	108 482	2,85%
Coruche	17 356	7%	110 364	110 364	220 728	5,81%
Golegã	5 400	2%	34 338	34 338	68 676	1,81%
Rio Maior	21 005	9%	133 567	133 567	267 134	7,03%
Salvaterra de Magos	21 613	9%	137 434	137 434	274 868	7,23%
Santarém	58 671	25%	373 081	373 081	746 162	19,64%
CIMLT	235 892		600 000	200 000	800 000	21,05%
<b>TOTAL</b>	<b>471 784</b>		<b>2 100 000</b>	<b>1 700 000</b>	<b>3 800 000</b>	<b>100,00%</b>

Prevê-se igualmente o recurso a dois financiamentos bancários, sendo um de médio e longo prazo, no montante de 5.500.000 euros, com maturidade de 15 anos, com um ano de carência de amortização de capital, prestações constantes de capital e juros nos 14 anos seguintes e uma taxa de juro de 5%.

O outro financiamento, de natureza intercalar, igualmente a contratar no segundo semestre de 2024, no montante de 2.500.000 euros, será reembolsado em 2025 e 2026, em grande parte com verbas provenientes do reforço de capitais próprios projetado para 2025, vencendo juros à taxa de 4,5%, por se admitir que o compromisso de entradas acionistas afetas ao reembolso deste financiamento constitua uma garantia adicional suscetível de permitir a sua contratação em condições mais favoráveis.

## 2.9. Rentabilidade acionista

A conjugação dos pressupostos acima descritos conduz a uma rentabilidade acionista de 4,76%, considerando que não ocorre distribuição de dividendos ao longo dos 15 anos considerados neste estudo, dado não ser este o objetivo da empresa a constituir, pelo que, para efeitos de apuramento desta TIR, apenas se consideraram os meios libertos para os acionistas no final do projeto.

Considerando o potencial de libertação de fundos ao longo do projeto, medidos através da TIR de projeto, a mesma atinge 10,19% em termos nominais, o que é revelador da robustez do projeto, não obstante a prudência associada aos diversos pressupostos assumidos.

Acresce que a eventual a consideração de cenários em que a evolução da inflação seja superior, e assumindo que o comportamento da bilhética e das demais receitas esteja em sintonia com a evolução do IPC, tende a gerar a melhoria da robustez do projeto, dado que os gastos relativos a depreciações não são afetados pela evolução futura do IPC.

## 2.10. Custos e receitas unitários da operação

Apresentam-se no quadro seguinte os custos e receitas unitários por veículo quilómetro produzido estimados para o primeiro ano de operação (2025):

<b>Remuneração Unitária por VK</b>	<b>CUSTOS TOTAIS (1º ANO COMPLETO)</b>	<b>CUSTO UNITÁRIO Km comercial produzido 1.º ano operação</b>
<b>CUSTOS</b>		
CMVMC	2 765 293	0,491
Fornecimento e serviços externos	1 275 937	0,226
Gastos com o pessoal	5 111 552	0,907
Gastos/reversões de depreciação e amortização	1 284 243	0,228
Juros e gastos similares suportados	403 000	0,072
<b>TOTAL DE CUSTOS</b>	<b>10 840 025</b>	<b>1,924</b>
<b>PRODUÇÃO</b>		
Veículos.km Comerciais Serviço Público	4 532 480	
Veículos.Km Comerciais Prestação Serviços	40 069	
Veículos.Km Comerciais Atividades Acessórias	1 062 000	
Veículos.Km Comerciais Totais	5 634 549	
Veículos Km em vazio	563 455	
Veículos Km totais produzidos	6 198 004	
<b>RECEITAS</b>		
Receita estimada por Veículo.Km Serviço Público	6 518 405	1,438
Receita estimada por Veículo.Km Prestação Serviços	79 294	1,979
Receita estimada de compensação por Veículo.Km Serviço Público Concessionado	1 787 748	0,271
Receita estimada por Veículo.Km Atividades Acessórias	1 848 293	1,740
Receita média estimada por Veículo.Km. Comercial	10 840 025	<b>1,924</b>

Da análise do quadro anterior decorre igualmente que o custo unitário por veículo quilómetro comercial produzido no primeiro ano de operação (1,924 euros) é idêntico à receita gerada, o que se deve ao mecanismo de compensação do défice gerado pela prestação do serviço público, que conduz à obtenção de resultado líquido nulo enquanto se mantiver a necessidade de atribuição deste tipo de compensação. Note-se que a necessidade de compensação nos primeiros anos está essencialmente associada ao efeito dos gastos financeiros, que tendem a atenuar-se ao longo do projeto.

Contudo, a partir de 2032 perspectiva-se que se torne desnecessária a atribuição de qualquer tipo de compensação relativa à cobertura do défice gerado pelo serviço público, dado que a partir deste ano a margem gerada pelas atividades acessórias será suficiente para absorver o défice do serviço público.

Esta evolução pode ser analisada em detalhe nas demonstrações financeiras previsionais (*Sheets* “Balanco” e “DR”, que constam do modelo financeiro anexo, em suporte excel).

### **3. SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

No presente capítulo pretende-se isolar o Serviço Público de Transporte de Passageiros do resto da operação, identificando claramente quais os custos e as receitas associados a esta atividade da empresa e que serve de suporte ao Contrato de Serviço Público a celebrar entre esta e a CIMLT.

Como dados de base utilizou-se a informação mais recente disponibilizada pelos operadores privados atualmente concessionários do serviço público, nomeadamente, a Ribatejana Verde e a Rodolezíria (incluindo a operação da Saclabus – Urbanos de Santarém e Mobisenior – linha circular na cidade de Santarém com acesso aberto a toda a população, mas com acesso gratuito para a população idosa). Estes dados são relativos ao ano de 2023, considerando valores reais até setembro e valores previsionais para o último trimestre).

No que respeita à produção de transporte, assumiu-se a manutenção da oferta instalada em 2023 que, face a 2022, corresponde a um acréscimo de 7%, no caso da Rodolezíria, e a manutenção da oferta no caso da operação da Ribatejana.

O ano previsto para a entrada em operação da empresa é 2025, pelo que os valores de referência para custos e receitas foram atualizados de 2023 para 2025.

Para o efeito considerou-se que a atualização de receitas será realizada em função da Taxa de Atualização Tarifária (TAT) estipulada pela AMT. Considerou-se assim, para o ano de 2024 a TAT já conhecida de 6,43%. Para o ano de 2025 assumiu-se uma TAT de 3,3% em linha com a taxa de inflação prevista para o ano de 2024 no Orçamento do Estado.

No que respeita aos gastos com pessoal considerou-se a atualização a ocorrer em janeiro de cada ano, com base na inflação ocorrida no ano anterior, acrescida a partir de 2026 de 0,1 pontos percentuais. No caso dos restantes gastos operacionais, excluindo depreciações, considerou-se uma taxa de atualização em linha com a taxa de inflação prevista para o respetivo ano.

Relembre-se que para o ano de 2024 foi considerada uma inflação de 3,3% e para o restante período adotou-se uma taxa de 3%. Os valores previstos para o IPC em 2024 e 2025 estão em linha com os valores assumidos no Orçamento de Estado para 2024.

No quadro seguinte apresentam-se as taxas de atualização tarifária (aplicada às receitas tarifárias) e de inflação (referência para atualização dos custos. Assim, para a projeção de 2023 para 2025 considerou-se um fator de projeção de 1,0994 para as receitas tarifárias e de 1,0640 para os custos.

<b>Atualização Tarifária</b>	
TAT para 2024	6,43%
TAT para 2025	3,30%
Atualização 23/25	109,94%
<b>Atualização gastos com pessoal</b>	
IPC de 2023	5,30%
IPC de 2024	3,30%
Atualização 23/25	108,77%
<b>Atualização outros gastos</b>	
IPC de 2024	3,30%
IPC de 2025	3,00%
Atualização 23/25	106,40%

Para efeitos de estudo de procura assumiu-se que a procura se manterá estável. De acordo com os dados disponibilizados pelos operadores atuais, verifica-se uma procura de cerca de 2,8 milhões de passageiros no ano de 2023.

<b>Procura</b>	<b>Rodolezária</b>	<b>Ribatejana</b>	<b>Total 2023</b>	<b>Total 2025</b>
Passageiros	1 839 154	960 828	2 799 982	2 799 982

No quadro seguinte apresenta-se a situação de referência no que aos proveitos diz respeito. São apresentados os valores relativos a 2023 dos dois operadores repartidos entre receitas tarifárias (bilheteira e passes escolares financiados pelos municípios e pela CIMLT), compensações por redução tarifária atribuídas no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) do não aumento dos passes no ano de 2023 e dos passes 4\_18.

As receitas tarifárias estimadas para 2023 ascendem a 5,93 milhões de euros, dos quais cerca de 3,25 milhões de euros são relativas a bilheteira e 2,68 resultam da venda de passes escolares. Da atualização tarifária prevista, resulta uma estimativa de 6,5 milhões de euros para a receita tarifária no primeiro ano de operação.

Situação de Referência				
Receitas tarifárias	Rodolezéria	Ribatejana	Total 2023	Total 2025
Receita de Bilheteira	1 971 114	1 279 897	3 251 011	3 574 233
Faturação Passes Escolares CM's	1 235 386	1 040 019	2 275 405	2 501 631
Faturação Passes Escolares CIMLT	225 164	177 358	402 523	442 542
<b>Total Receitas</b>	<b>3 431 665</b>	<b>2 497 274</b>	<b>5 928 939</b>	<b>6 518 405</b>
Compensações redução tarifária	Rodolezéria	Ribatejana	Total 2023	Total 2025
Compensação TAT 2023	203 990	132 456	336 446	369 896
Compensação PART 2023	816 310	473 324	1 289 634	1 417 852
IMT 4_18/Sub_23	89 268	66 822	156 090	171 609
<b>Total Compensação Redução Tarifária</b>	<b>1 020 300</b>	<b>605 780</b>	<b>1 626 080</b>	<b>1 959 357</b>
Compensação por défice (14-c)	Rodolezéria	Ribatejana	Total 2023	Total 2025
Compensação por défice (14-c)	806 258		806 258	
<b>Total Proveitos</b>	<b>5 258 223</b>	<b>3 103 054</b>	<b>8 361 277</b>	<b>8 477 763</b>

No ano de 2023 estima-se uma compensação por redução tarifária na ordem 1,63 milhões de euros. Estas compensações repartem-se em três componentes.

A compensação relativa ao programa 4\_18/Sub23/Social+ tem um valor de cerca de 156 mil euros e é paga pelo IMT.

As compensações relativas ao não aumento dos passes no ano de 2023 ascendem a 336 mil euros. Esta compensação é paga pela CIMLT após comunicação dos operadores sobre o número e montante dos passes abrangidos.

A redução dos passes no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária é compensada em cerca de 1,29 milhões de euros no ano de 2023. O pagamento desta compensação é realizado pela CIMLT mediante contrato celebrado com os operadores. O valor destas compensações é atualizado para 2025 em linha com a atualização tarifária prevista no período.

Para além destes valores, no ano de 2023 são reclamadas pelos operadores compensações por défice de exploração no âmbito do decreto-lei 14-C/2020, de 7 de abril. Até ao momento prevê-se atribuir, pelo menos, 806 mil euros à Rodolezéria. Trata-se de um valor mínimo previsional, dado que as negociações ainda decorrem. Contudo, este valor não foi projetado diretamente para a operação do operador interno a constituir.

Com base na informação disponibilizada pelos operadores, é possível estimar que os seus proveitos ascendam a cerca de 8,36 milhões de euros em 2023 (incluindo compensações por défice de exploração).

Na modelização efetuada considerou-se, para 2025, uma estimativa de proveitos de 8,56 milhões de euros (sem considerar compensações por défice de exploração).

No que respeita à oferta, o estudo foi dimensionado para um cenário de estabilização do número de quilómetros produzidos. Para o efeito tomou-se como referência o plano de oferta do ano de 2022 (ano mais recente para o qual existe informação consolidada). No entanto, foi comunicado pelo operador Rodolezíria que em 2023 estão a executar mais 7% de oferta na rede concessionada. No caso da Ribatejana assumiu-se uma oferta semelhante à executada em 2022.

Estima-se um total de 4.572.549 vkm realizados em serviço. Destes, 40.069 vkm são produzidos em regime de prestação de serviços e os restantes em regime de concessão. Em ambos os regimes de produção estiam-se 10% de quilómetros em vazio o que totaliza cerca de 457 mil vkm. Assim, a produção total será cerca de 5,03 milhões de vkm (incluindo vazios).

<b>Quilómetros planeados em serviço</b>	<b>Rodolezíria</b>	<b>Ribatejana</b>	<b>Total 2023</b>	<b>Total 2025</b>
Serviço público em regime de concessão	2 948 251	1 584 230	4 532 480	4 532 480
Serviço público em regime de prestação de serviços	40 069		40 069	40 069
<b>Total</b>	<b>2 988 319</b>	<b>1 584 230</b>	<b>4 572 549</b>	<b>4 572 549</b>
<b>Quilómetros em vazio</b>	<b>Rodolezíria</b>	<b>Ribatejana</b>	<b>Total 2023</b>	<b>Total 2025</b>
Serviço público em regime de concessão	294 825	158 423	453 248	453 248
Serviço público em regime de prestação de serviços	4 007	0	4 007	4 007
<b>Total</b>	<b>298 832</b>	<b>158 423</b>	<b>457 255</b>	<b>457 255</b>
<b>Total Quilómetros Serviço Público</b>	<b>Rodolezíria</b>	<b>Ribatejana</b>	<b>Total 2023</b>	<b>Total 2025</b>
Serviço público em regime de concessão	3 243 076	1 742 653	4 985 728	4 985 728
Serviço público em regime de prestação de serviços	44 075	0	44 075	44 075
<b>Total</b>	<b>3 287 151</b>	<b>1 742 653</b>	<b>5 029 804</b>	<b>5 029 804</b>

Tendo em conta as receitas e a produção de quilómetros previstas, espera-se uma receita unitária por vkm comercial (excluindo quilómetros em vazio) de 1,443€/km.

<b>Receita / km comercial</b>	<b>Receita Unitária Serviço Público 2025</b>	<b>Receita Total Serviço Público 2025</b>
Serviço público em regime de concessão (receita tarifária)	1,438	6 518 405
Serviço público em regime de prestação de serviços	1,979	79 294
<b>Total</b>	<b>1,443</b>	<b>6 597 699</b>

Como referido anteriormente o operador será autorizado a desenvolver atividades acessórias compatíveis com a sua atividade principal (serviço público de transporte de passageiros). A alocação dos custos entre o serviço público e as atividades acessórias foi realizada com base nos seguintes pressupostos:

- Os custos com pessoal (com exceção do pessoal de manutenção) são distribuídos em função dos veículos.hora realizados em cada atividade;

- Os restantes custos variáveis são distribuídos em função dos vkm realizados em cada atividade.

De acordo com elementos apurados junto dos operadores, o tempo em operação divide-se genericamente em 12,5% para as atividades acessórias e 87,5% para o serviço público.

Igualmente em linha com o que é atualmente praticado pelos operadores, estima-se uma produção total de 1.062.000 vkm comerciais em atividades acessórias (+10% em vazio). Tendo em conta os valores de produção estimados para o serviço público, apura-se uma repartição em que cerca de 81,15% dos custos variáveis são associados à produção quilométrica para o serviço público e 18,85% afetos ao desenvolvimento das atividades acessórias.

Repartição Custos SP/AA	SP	AA	Total
Tempo	87,50%	12,50%	100,00%
Distância	81,15%	18,85%	100,00%
Quilómetros com 10% vazios	5 029 804	1 168 200	6 198 004
Quilómetros comerciais	4 572 549	1 062 000	5 634 549

No ano de início de exploração estima-se um total de cerca de 7,97 milhões de euros de custos operacionais associados ao Serviço Público. Destes, cerca de 4,2 milhões serão custos de pessoal (sem manutenção), 635 mil serão custos de manutenção, 1,84 milhões serão custos de consumos (combustíveis e outros) e 1,28 milhões serão outros custos incluindo instalações. Este total de custos operacionais representam um custo unitário de 1,74€ por quilómetro comercial.

No quadro seguinte são apresentados os custos operacionais estimados para 2025, correspondente ao primeiro ano de exploração.

<b>Custos Pessoal (sem pessoal manutenção)</b>	<b>qtd</b>	<b>Custo unitário*</b>	<b>2025</b>
Motoristas	148	24 704	3 656 165
Outro pessoal	22	24 373	536 200
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>24 661</b>	<b>4 192 365</b>
<b>Manutenção</b>	<b>qtd</b>	<b>Custo unitário*</b>	<b>2025</b>
Pessoal	13	19 993	259 912
Peças e acessórios (€/km)		0,074	374 616
<b>Total</b>			<b>634 528</b>
<b>Consumos</b>	<b>qtd</b>	<b>Custo unitário</b>	<b>2025</b>
Combustível		0,333	1 676 815
Lubrificantes		0,017	85 627
Pneus		0,021	107 033
<b>Total</b>	<b>5 029 804</b>	<b>0,366</b>	<b>1 869 474</b>
<b>Outros Custos</b>			<b>2025</b>
Instalações			446 876
Outros Custos			829 0612
<b>Total</b>			<b>1 275 937</b>
<b>Custos Operacionais</b>			<b>2025</b>
Custos Pessoal (sem pessoal manutenção)			4 192 365
Manutenção			634 528
Consumos			1 869 474
Outros Custos			1 275 937
<b>Total</b>			<b>7 972 305</b>
<b>Custos Operacionais / km comercial</b>			<b>1,74</b>

\* os custos unitários com pessoal apresentados representam a proporção alocada ao serviço público (81,15% para o pessoal de manutenção e 87,5% para o restante pessoal)

Para além dos custos operacionais está ainda previsto um total de 1,69 milhões de euros em custos financeiros e amortizações no ano de 2025 conforme se apresenta no quadro seguinte.

<b>Custos Financeiros e Amortizações</b>	<b>2025</b>
Gastos/reversões de depreciação e amortização	1 284 243
Juros e gastos similares suportados	403 000
<b>Total</b>	<b>1 687 243</b>

Assim, os custos totais do serviço público ascendem a 9,66 milhões de euros no primeiro ano de exploração de onde resulta um custo unitário global de 2,11 €/km.

<b>Custos Totais</b>	<b>2025</b>
Custos Operacionais	7 972 305
Custos Financeiros e Amortizações	1 687 243
<b>Total</b>	<b>9 659 547</b>
<b>Custos Totais / km comercial</b>	<b>2,11</b>

A partir desta estimativa de custos para o ano de 2025 foi realizado o cálculo do preço unitário do serviço MobiSenior a contratar com o operador em regime de prestação de serviços.

Como indicado anteriormente, esta prestação de serviços ocorre com um total de 40 069 quilómetros comerciais aos quais acrescem 10% de vazios, totalizando 44 075 quilómetros por ano

Total Quilómetros em prestação de serviços (Mobisenior)	Comerciais	Vazio	Total 2025
Serviço público em regime de prestação de serviços	40 069	4 007	<b>44 075</b>

Este preço unitário foi, na generalidade, calculado com base nos custos unitários da rede global, tal como se apresenta no quadro seguinte. As únicas exceções dizem respeito ao consumo de combustível e aos custos financeiros e amortizações.

No que respeita aos custos de combustível, terá de se ter em conta que este serviço opera em dia útil com uma única viatura da tipologia minibus cujo consumo é inferior ao consumo médio da totalidade da frota.

Para efeitos de cálculo do custo desta prestação de serviços considerou-se que o custo médio de combustível por quilómetro desta viatura é cerca de 15% inferior ao consumo médio da totalidade da frota, ou seja, cerca de 0,285€/km. Esta é uma estimativa que tem em conta o consumo médio deste tipo de viatura e o facto de operar em exclusivo em ambiente urbano consolidado.

No que respeita aos custos financeiros e amortizações, tendo em conta que haverá uma viatura que será usada em exclusivo nesta prestação de serviços e que o total da frota será de 146 viaturas, então alocou-se 1/146 destes custos à prestação de serviços MobiSenior, ou seja 11 556 € em 2025.

Daqui resulta um preço unitário de 1,979 €/km comercial que servirá de referência para o contrato de serviço público, conforme se detalha no quadro seguinte:

Indicador	Unidade	valor unitário	Total (2025)
Custos com pessoal (sem pessoal manutenção)	€/km	0,834	36 759 €
Custos manutenção	€/km	0,126	5 553 €
Combustível (considera-se que o minibus em ambiente urbano terá um consumo cerca de 15% inferior à média da frota)	€/km	0,285	12 561 €
Outros Consumos (lubrificantes e pneus)	€/km	0,038	1 675 €
Outros Custos	€/km	0,254	11 195 €
Custos financeiros e amortizações (considera-se uma distribuição destes proporcionalmente ao número de viaturas, sendo que o MobiSenior opera com uma única viatura)	€/viatura	11 556	11 556 €
Custos Totais			79 300 €

<b>Custos Totais por km comercial</b>	<b>1,979 €/km</b>
---------------------------------------	-------------------

Conforme se apresenta no próximo quadro, tendo em conta estes custos e os proveitos apresentados atrás, apura-se um défice do serviço público de 1.102.491 euros.

<b>Resultado do Serviço Público</b>	<b>2025</b>
Custos	9 659 547
Receita Tarifária	6 597 699
Compensação por OSP de redução tarifária	1 959 357
<b>Resultado do Serviço Público</b>	<b>-1 102 491</b>

Uma das grandes vantagens da execução do serviço público através de um operador interno é a possibilidade de o resultado líquido positivo gerado pelas atividades acessórias poder ser integralmente afeto ao financiamento do serviço público de transporte de passageiros.

Importa ter presente que, apesar de, em tese, tal possibilidade poder também ser assegurada quando se recorre à contratação deste tipo de serviços a operadores privados, mediante a exigência de segregação da informação contabilística relativa aos dois tipos de atividades, a realidade tem demonstrado que dificilmente se consegue assegurar tal desiderato.

Assim, e para o primeiro ano de operação, estima-se que as atividades acessórias sejam geradoras de um contributo positivo no montante de 674.482 euros que permitirão mitigar parcialmente o resultado negativo do serviço público.

<b>Atividades Acessórias</b>	<b>2025</b>
Custos Atividades Acessórias	-1 180 478
Receitas Atividades Acessórias	1 848 293
<b>Resultado Atividades Acessórias</b>	<b>667 815</b>

Face a estes valores estimados apura-se um resultado negativo de cerca de 435 mil euros no primeiro ano de exploração, depois de considerado o contributo gerado pelas atividades acessórias, o qual deverá ser compensado através de subsídio à exploração, que se perspetiva que se mantenham até 2031, conforme já referido.

De notar que este montante é inferior à dotação que a CIMLT tem atualmente disponível por via do PROTRANSP que ascende a cerca de 900 mil euros dos quais serão reservados aproximadamente 200 mil para financiar o transporte flexível (não incluído no contrato), sobrando 700 mil euros para financiamento do serviço público.

Deste modo, e concretizando-se as estimativas consideradas no presente estudo, a CIMLT, depois de assegurar o financiamento do défice líquido do serviço público de transporte rodoviário de passageiros ficará ainda com recursos disponíveis suscetíveis de serem afetos à melhoria do serviço público a prestar, seja pela via da criação de novas ligações, do reforço de horários ou de outras melhoria das condições da oferta existente, designadamente ao nível do conforto, informação, etc.

Conclui-se assim que a concretização deste projeto não gera qualquer previsão de necessidade de recurso a meios financeiros adicionais por parte dos municípios, para lá do que já são os seus compromissos atuais (pagamento de passes escolares e participação municipal no PART).

Naturalmente que haverá que considerar o esforço financeiro associado à participação no capital social da futura empresa intermunicipal. No entanto, no caso desta participação, de acordo com o presente estudo, trata-se de um investimento com expectativas de rentabilidade acionista atrativas, devendo encarar-se que o conceito de rentabilidade, neste caso, deverá ser canalizado para a melhoria das condições proporcionadas aos habitantes da CIMLT, o que se coaduna com a própria vocação das entidades em presença. O quadro seguinte sistematiza toda a análise vertida no presente capítulo:

<b>Resultado do Serviço Público</b>	<b>2025</b>
Custos	9 659 547
Receita Tarifária	6 597 699
Compensação por OSP de redução tarifária	1 959 357
<b>Resultado do Serviço Público</b>	<b>-1 102 491</b>
Resultado Atividades Acessórias	667 815
<b>Resultado após atividades acessórias</b>	<b>-434 675</b>
<b>Subsídio à Exploração</b>	<b>434 675</b>

A projeção destes resultados para todo o período de exploração indica que a necessidade de subsídio à exploração de manterá até 2031. A partir de 2032 perspetiva-se que o resultado das atividades acessórias permita assegurar a cobertura integral do défice do serviço público, assegurando-se assim que os recursos provenientes do PROTRANSP possam ser alocados em exclusivo à melhora do serviço público.

<b>Resultado do Serviço Público</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>2033</b>	<b>2034</b>	<b>2035</b>	<b>2036</b>	<b>2037</b>	<b>2038</b>	<b>2039</b>
Custos	9 659 547	9 831 363	10 007 322	10 249 975	10 499 734	10 756 798	11 044 419	10 938 322	10 825 558	11 271 220	11 767 202	12 198 479	12 655 564	13 032 363	13 203 427
Receita Tarifária	6 597 699	6 795 630	6 999 499	7 209 484	7 425 769	7 648 542	7 877 998	8 114 338	8 357 768	8 608 501	8 866 756	9 132 759	9 406 742	9 688 944	9 979 612
Compensação por OSP de redução tarifária	1 959 357	2 018 138	2 078 682	2 141 043	2 205 274	2 271 432	2 339 575	2 409 762	2 482 055	2 556 517	2 633 213	2 712 209	2 793 575	2 877 382	2 963 704
<b>Resultado do Serviço Público</b>	<b>-1 102 491</b>	<b>-1 017 595</b>	<b>-929 140</b>	<b>-899 448</b>	<b>-868 891</b>	<b>-836 824</b>	<b>-826 846</b>	<b>-414 221</b>	<b>14 265</b>	<b>-106 201</b>	<b>-267 233</b>	<b>-353 511</b>	<b>-455 247</b>	<b>-466 036</b>	<b>-260 111</b>
Resultado Atividades Acessórias	667 815	687 190	707 126	727 639	748 746	770 464	792 809	815 802	839 460	863 802	888 848	914 619	941 135	968 418	996 490
<b>Resultado após atividades acessórias</b>	<b>-434 675</b>	<b>-330 404</b>	<b>-222 014</b>	<b>-171 809</b>	<b>-119 945</b>	<b>-66 361</b>	<b>-34 036</b>	<b>401 581</b>	<b>853 725</b>	<b>757 600</b>	<b>621 615</b>	<b>561 107</b>	<b>485 888</b>	<b>502 382</b>	<b>736 379</b>
<b>Subsídio à Exploração</b>	<b>434 675</b>	<b>330 404</b>	<b>222 014</b>	<b>171 809</b>	<b>119 945</b>	<b>66 361</b>	<b>34 036</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Note-se que a redução progressiva deste défice é gerada sobretudo pela redução dos gastos de financiamento que vai ocorrendo à medida que se reduz o nível de endividamento bancário.

#### 4. CONCLUSÃO GLOBAL

Em face do exposto, e considerando os diversos pressupostos assumidos, e que foram definidos em articulação com os Serviços da CIMLT, conclui-se que a criação de uma sociedade detida pela CIM e pelos Municípios que a integram se apresenta como um projeto com viabilidade económica e financeira, considerando um horizonte temporal de 15 anos.

Este projeto irá exigir um esforço financeiro, por parte da CIM e dos Municípios que a integram, materializado na realização de 3.800.000 euros de capital social, a ocorrer em 2024 e 2025.

Contudo, não é expectável que a exploração, de acordo com os pressupostos assumidos, que se entendem realistas e prudentes, venha a evidenciar a exigência de qualquer apoio adicional por parte dos Municípios, para além daquele que resulta da política de subsidiação ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros conhecida atualmente, e que se admite que se venha a manter em termos idênticos ao longo do projeto.

Esta expectativa contrasta com as posições que têm vindo a ser expressas pelos principais operadores, que sistematicamente têm manifestado indisponibilidade para manter o serviço público de transporte rodoviário de passageiros, com nível de subsidiação semelhante ao que tem existido, bem como com o historial de pedidos de reequilíbrio financeiro que tem ocorrido em outras zonas do País, com a consequente sobrecarga financeira por parte das entidades públicas contratantes.

Aliás, as negociações em curso relativamente à contratação deste tipo de serviços para 2024 indicia claramente a perspetiva dos operadores de exigirem níveis de compensação superiores aos que são perspetivados no presente estudo, apesar da reconhecida idade média muito elevada das viaturas que estão a operar na região.

No que se refere à análise comparativa dos riscos associados às outras alternativas de contratação do serviço público que foram equacionadas, no anterior estudo que desenvolvemos procedeu-se à identificação dos riscos associados a cada uma destas alternativas, bem como das respetivas vantagens, pelo que se entende desnecessário voltara a abordar esta temática no presente estudo.

Deste modo, cita-se apenas a conclusão global que constava daquele estudo:

*“Para além do fator económico, a opção pela internalização apresenta ainda vantagens significativas para a CIM e, indiretamente, para os Municípios, dado o maior controlo de que dispõe sobre o negócio e sobre a possibilidade de ajustar a oferta à evolução das necessidades, evitando assim negociações complexas com um eventual operador privado, num contexto de alguma desigualdade negocial, dada a situação privilegiada em que, nestes casos, o operador privado se encontraria, por dispor de um contrato cujas eventuais alterações envolveriam, com elevada probabilidade, a necessidade da CIM incorrer em gastos adicionais para além do que poderia ser expectável”.*

No que se refere ao cumprimento do disposto no art.º 115.º, por força da remissão prevista no art.º 122.º, ambos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, em face do exposto, considera-se demonstrado que se encontram cumpridos os requisitos previstos no n.º 3 deste último artigo, conforme se refere:

- i) Não ocorre qualquer aumento da despesa pública global, dado que o volume de compensações públicas que se prevê que venham a ser suportadas pela CIMLT não será superior às que ocorreram nos últimos anos, considerando-se até que as necessidades futuras da sociedade a constituir, para financiar o défice gerado pela prestação do serviço público serão inferiores ao que são as exigências atuais dos operadores que prestam o mesmo tipo de serviço e apresentam uma tendência decrescente ao longo do projeto.
- ii) Verifica-se o aumento da eficiência da gestão dos recursos necessários, não só pela expectativa de geração de uma TIR acionista de 4,76% e de uma TIR de projeto de 10,19%, valor este que ficará na esfera pública e não na remuneração de um eventual operador privado, o que é demonstrativo destes ganhos de eficiência, a que acresce a flexibilidade negocial que a solução permite gerar, e que não seria expectável que fosse obtida no caso de opção por um modelo de concessão a um operador privado;
- iii) Ocorrem ganhos de eficácia do exercício das competências pela CIMLT, dado o reforço da sua capacidade de exercer as funções que lhe estão atribuídas, enquanto autoridade regional de transportes, reforçada pelo seu poder acrescido que lhe advém da posição acionista que irá deter na nova sociedade.
- iv) Considera-se que é assegurado o cumprimento dos objetivos referidos no artigo 112.º, na medida em que a solução preconizada reforça a concretização da descentralização administrativa, assegurando igualmente a aproximação das decisões aos cidadãos, designadamente pelo reforço da capacidade da CIMLT e dos municípios que a integram, enquanto acionistas, poderem fiscalizar a gestão da nova sociedade e influenciar as suas orientações estratégicas.
- v) Visando o projeto contribuir igualmente para a melhoria da qualidade do serviço de transporte público de passageiros prestado atualmente à população da CIMLT, a qual se tem deteriorado de forma expressiva nos últimos anos, é inegável que o sucesso do projeto contribuirá para a promoção da coesão territorial e o reforço da solidariedade inter-regional, designadamente através da melhoria da qualidade dos serviços prestados às populações e da racionalização dos recursos disponíveis.

- vi) É assegurada a articulação entre os diversos níveis da administração pública, não só por via do cumprimento dos mecanismos legais previstos para a concretização do projeto, designadamente através da obtenção do parecer favorável por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e, posteriormente, do Visto do Tribunal de Contas, como também pelo reforço da capacidade da CIMLT e dos municípios que a integram poderem influenciar as orientações estratégicas da sociedade a criar, sem geração de conflitos e de complexas negociações que habitualmente ocorrem quando estão em causa negociações com um operador privado que, compreensivelmente, tem o objetivo de maximização do lucro como preocupação essencial.

Conclui-se assim pela viabilidade económica e financeira do projeto em análise, o que reforça a convicção das vantagens inerentes à opção tomada pela CIMLT para assegurar a prestação do serviço de transporte público rodoviário na região desta comunidade intermunicipal.

Lisboa, 10 de janeiro de 2024

**VITOR ALMEIDA & ASSOCIADOS, SROC, LDA**

Representada por:

Assinado por: **VÍTOR MANUEL BATISTA DE ALMEIDA**

Num. de Identificação: 04886686

Data: 2024.01.10 09:32:40+00'00'



Vitor Manuel Batista de Almeida

(Inscrito na OROC sob o nº 691 e na lista de auditores da CMVM sob o nº 20160331)

## **CONTRATO DE SOCIEDADE**

### **Artigo 1.º**

#### **Denominação**

A Sociedade é uma empresa local constituída sob a forma de sociedade anónima de natureza intermunicipal, adotando a denominação de TRANSPORTES LEZIRIA DO TEJO E.I.M. S.A., e durará por tempo indeterminado.

### **Artigo 2.º**

#### **Sócios Fundadores**

São sócios fundadores da Sociedade, os seguintes:

- a) Município de Almeirim, Rua 5 de Outubro 2080-052 Almeirim;
- b) Município de Alpiarça, Rua José Relvas, n.º 374 Apartado 25, 2094-909 Alpiarça;
- c) Município da Azambuja, Praça do Município, n.º 19 - 2050-315 Azambuja;
- d) Município de Benavente, Praça do Município, 2130-038 Benavente;
- e) Município do Cartaxo, Praça 15 de Dezembro. 2070-050 Cartaxo;
- f) Município da Chamusca, Rua Direita S. Pedro 2140-098 Chamusca;
- g) Município de Coruche, Edifício dos Paços do Concelho Praça da Liberdade 2100-121 Coruche;
- h) Município da Golegã, Largo D. Manuel I. 2150-128 Golegã;
- i) Município de Rio Maior, Praça da República, 2040-320 Rio Maior;
- j) Município de Salvaterra de Magos, Praça da República, n.º 1 - 2120-072 Salvaterra de Magos;
- k) Município de Santarém, Praça do Município, 2005-245 Santarém;
- l) Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, com sede na Quinta das Cegonhas, apartado 577, 2001-907 Santarém.

### **Artigo 3.**

#### **Objeto social**

1. Nos termos da alínea f) do artigo 45.º do RJAEL, a Sociedade tem por objeto a prestação de serviços de interesse geral com vista à exploração do serviço público de transporte de passageiros, municipal, intermunicipal e inter-regional, da competência própria ou delegada na CIMLT – Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT) e dos respetivos Municípios participantes.
2. A Sociedade poderá prosseguir atividades acessórias e complementares à sua atividade principal.
3. A atividade da Sociedade será exercida mediante a celebração de um contrato de serviço público, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

### **Artigo 4.º**

#### **Sede**

A Sociedade tem a sua sede na Quinta das Cegonhas, apartado 577, 2001-907 Santarém.

### **Artigo 5.º**

#### **Capital**

1. O capital social, integralmente realizado, é de € 2.100.000,00 (dois milhões e cem mil euros) e divide-se em 1.050.000 (um milhão e cinquenta mil) ações do valor nominal de € 2,00 cada uma.
2. Só podem participar no capital social entidades intermunicipais, entidades municipais, ou entidades exclusivamente participadas por municípios, por entidades intermunicipais ou por ambos.

## **ESTATUTOS DA TRANSPORTES LEZIRIA DO TEJO E.I.M. S.A.**

### **CAPÍTULO I**

#### **Disposições Gerais**

##### **Artigo 1.º**

###### **Denominação**

A Sociedade é uma empresa local constituída sob a forma de sociedade anónima de natureza intermunicipal, adotando a denominação de TRANSPORTES LEZIRIA DO TEJO E.I.M. S.A., e durará por tempo indeterminado.

##### **Artigo 2.º**

###### **Objeto**

1. Nos termos da alínea f) do artigo 45.º do RJAEL, a Sociedade tem por objeto a prestação de serviços de interesse geral com vista à exploração do serviço público de transporte de passageiros, municipal, intermunicipal e inter-regional, da competência própria ou delegada na CIMLT – Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT) e dos respetivos Municípios participantes.
2. A Sociedade poderá prosseguir atividades acessórias e complementares à atividade principal.
3. A atividade da Sociedade será exercida mediante a celebração de contrato de serviço público nos termos do RJSPTP.

##### **Artigo 3.º**

###### **Sede**

A Sociedade tem a sua sede na Quinta das Cegonhas, apartado 577, 2001-907, Santarém.

#### **Artigo 4.º**

##### **Formas locais de representação**

A criação de sucursais, agências, delegações ou outras formas locais de representação pode ser deliberada pelo Conselho de Administração.

#### **Artigo 5.º**

##### **Derrogação de normas dispositivas**

As normas legais dispositivas poderão ser derrogadas por deliberação dos sócios.

### **CAPÍTULO II**

#### **Capital, ações e obrigações**

#### **Artigo 6.º**

##### **Capital**

1. O capital social, integralmente realizado, é de € 2.100.000,00 (dois milhões e cem mil euros) e divide-se em 1.050.000 (um milhão e cinquenta mil) ações do valor nominal de € 2,00 cada uma.
2. Só podem participar no capital social entidades intermunicipais, entidades municipais, ou entidades exclusivamente participadas por municípios, por entidades intermunicipais ou por ambos.

#### **Artigo 7.º**

##### **Aumento de capital**

1. Os aumentos de capital serão deliberados pela Assembleia Geral nos termos da lei e as respetivas condições respeitarão as disposições constantes do número 2 do artigo 6.º destes estatutos.
2. As deliberações previstas no número anterior poderão permitir o diferimento de entradas em dinheiro.

## **Artigo 8.º**

### **Ações**

As ações serão sempre nominativas.

## **Artigo 9.º**

### **Limites à transmissão de ações**

1. As ações só podem ser adquiridas ou transmitidas a municípios ou entidades exclusivamente participadas por municípios.
2. Será ineficaz perante a Sociedade toda a transmissão de ações que não seja realizada com inteira observância do disposto neste artigo.

## **Artigo 10.º**

### **Amortização de ações**

1. Se não vier a ser acordado diferentemente com os respetivos titulares, a Sociedade reserva-se ao direito de proceder à amortização das ações por redução do seu capital social, nos casos de transmissão gratuita a não acionistas, e ainda de penhora e de constituição de penhor ou de usufruto das ações representativas do seu capital a favor de não acionistas.
2. A amortização deve ser deliberada pela Assembleia Geral, no prazo de 1 (um) ano a contar do conhecimento pela Sociedade de um daqueles factos, e fixará as condições dessa amortização.

## **Artigo 11.º**

### **Obrigações**

A Sociedade poderá emitir obrigações de qualquer modalidade.

## **CAPÍTULO III**

### **Estrutura da Administração e da Fiscalização.**

#### **Órgãos da sociedade**

## **Artigo 12.º**

### **Estrutura da administração e fiscalização**

A Sociedade adota a estrutura de Conselho de Administração e Fiscal Único, o qual deve ser revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas.

## **Artigo 13.º**

### **Órgãos Sociais**

1. São órgãos sociais a Assembleia Geral, o Conselho de Administração e o Fiscal Único.
2. O mandato dos membros dos órgãos sociais será de 4 (quatro) anos, coincidente com o mandato autárquico.
3. Enquanto não se verificar a nomeação de novo membro, mantém-se em funções o membro substituído.

## **SUBCAPÍTULO I**

### **Assembleia Geral**

## **Artigo 14.º**

### **Mesa da Assembleia Geral**

1. A Mesa da Assembleia Geral é constituída por um presidente e um secretário, eleitos pela Assembleia Geral, de entre acionistas ou outras pessoas.
2. É aplicável aos membros da Mesa o disposto nos números dois e três do artigo anterior.

## **Artigo 15.º**

### **Convocação**

1. As assembleias gerais devem ser convocadas sempre que a lei e estes estatutos o determinem ou o Conselho de Administração ou o Fiscal Único entendam conveniente.
2. Qualquer dos acionistas pode requerer a convocação da Assembleia Geral.

3. O requerimento referido no número anterior deve ser feito por escrito e dirigido ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral, indicando com precisão os assuntos a incluir na ordem do dia e justificando a necessidade da reunião da assembleia.
4. Salvo nos casos especiais previstos na lei, a convocação das assembleias gerais compete ao Presidente da Mesa.
5. A convocação da Assembleia será efetuada por escrito de receção comprovada ou, em relação aos acionistas que comuniquem previamente o seu consentimento, por correio eletrónico com recibo de leitura.
6. Entre a expedição dos escritos de receção comprovada ou mensagens de correio eletrónico referidas no número anterior e a data da reunião da Assembleia deve mediar pelo menos 21 (vinte e um) dias.

### **Artigo 16.º**

#### **Reuniões anuais**

A Assembleia Geral reunirá ordinariamente duas vezes por ano, nos meses de março e novembro.

### **Artigo 17.º**

#### **Representação de acionistas na Assembleia**

Os instrumentos de representação voluntária de acionistas deverão ser entregues ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral até à hora marcada para início da reunião.

### **Artigo 18.º**

#### **Quórum**

A Assembleia Geral só poderá deliberar em primeira convocação quando estejam presentes ou representados acionistas que representem pelo menos 51% (cinquenta e um por cento) do capital social.

### **Artigo 19.º**

#### **Votos**

A cada ação corresponde um voto.

## Artigo 20.º

### Competências

1. A Assembleia Geral é o órgão deliberativo da empresa, a quem compete, designadamente:

- a) Apreciar e votar até 30 de novembro de cada ano o orçamento previsional para o ano seguinte;
- b) Apreciar e votar, até 31 de março de cada ano o relatório do Conselho de Administração, as contas do exercício e a proposta de aplicação de resultados bem como o parecer do Fiscal Único, referentes ao ano transato;
- c) Eleger os membros dos órgãos sociais e da mesa da Assembleia;
- d) Autorizar a alienação de imóveis;
- e) Autorizar a oneração de imóveis de valor igual ou superior a € 50.000,00 (cinquenta mil euros);
- f) Autorizar a aquisição de imóveis de valor igual ou superior a € 50.000,00 (cinquenta mil euros);
- g) Deliberar sobre quaisquer alterações dos estatutos e aumentos de capital;
- h) Deliberar sobre as remunerações dos membros dos órgãos sociais, a proposta do Conselho de Administração;
- i) Deliberar sobre a constituição de fundos e reservas;

2. Carecem de maioria qualificada de votos correspondentes a 51% (cinquenta e um por cento) do capital social, as deliberações sobre as matérias constantes das alíneas c), d), e), f), h) e i) do número anterior.

3. As deliberações sobre as matérias constantes da alínea g) do número 1 deste artigo devem ser aprovadas com os votos correspondentes a dois terços do capital social, com exceção das matérias constantes do número 2 do artigo 7.º e do artigo 10.º dos presentes estatutos, cuja alteração apenas poderá ser deliberada por maioria de três quartos dos votos correspondentes à totalidade do capital social.

## **SUBCAPÍTULO II**

### **Conselho de Administração**

#### **Artigo 21.º**

##### **Composição e designação**

1. O Conselho de Administração será composto por 3 membros.
2. O Presidente do Conselho de Administração será designado pela Assembleia Geral que eleger ou reeleger o Conselho de Administração e terá voto de qualidade nas deliberações do Conselho.

#### **Artigo 22.º**

##### **Funcionamento**

1. O Conselho de Administração reunir-se-á ordinariamente com a periodicidade que vier a ser fixada e, extraordinariamente, sempre que o seu presidente o convocar, por sua iniciativa ou a requerimento da maioria dos seus membros.
2. Os membros do Conselho de Administração serão convocados por escrito com a antecedência mínima de 5 (cinco) dias.
3. A convocatória prevista no número anterior é dispensada se a totalidade dos administradores estiver presente ou representada, se se tratar de reuniões com periodicidade fixa do conhecimento de todos os administradores ou se se tratar de reunião marcada e exarada em ata de reunião anterior à qual todos tenham comparecido.
4. Qualquer administrador pode fazer-se representar numa reunião por outro administrador, mediante carta dirigida ao presidente, a qual poderá ser enviada por correio eletrónico, válida apenas para uma reunião.
5. Será permitido o voto por correspondência.
6. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o Conselho de Administração não poderá deliberar sem que esteja presente ou representada a maioria dos seus membros.

## **Artigo 23.º**

### **Competência do Conselho de Administração**

O Conselho de Administração terá os poderes de gestão e representação da empresa que lhe forem cometidos por lei, pelos presentes estatutos e pelas deliberações dos detentores de capital social, designadamente:

- a) Gerir os negócios sociais e efetivar as operações relativas ao objeto social;
- b) Administrar o seu património;
- c) A aquisição de imóveis de valor inferior a € 50.000,00 (cinquenta mil euros);
- d) A oneração de imóveis de valor inferior a € 50.000,00 (cinquenta mil euros);
- e) Submeter a autorização da Assembleia Geral a aquisição de imóveis de valor igual ou superior a € 50.000,00 (cinquenta mil euros);
- f) Submeter a autorização da Assembleia Geral a oneração de imóveis de valor igual ou superior a € 50.000,00 (cinquenta mil euros);
- g) Submeter a autorização da Assembleia Geral a alienação de imóveis;
- h) Celebrar contratos programa e de exploração do serviço público de transporte de passageiros;
- i) Celebrar contratos com entidades públicas ou privadas e elaborar os planos plurianuais de atividade e financiamento de harmonia com as orientações estratégicas fixadas pelos órgãos competentes das entidades públicas participantes;
- j) Aprovar regulamentação de uso público dos serviços da empresa, da proteção das instalações e equipamentos, e da definição das respetivas penalidades;
- k) Elaborar e remeter aos detentores de capital, os instrumentos de gestão previsional a submeter à aprovação da Assembleia Geral, até 15 dias antes da data em que a mesma tenha lugar;
- l) Elaborar e remeter aos detentores de capital, os instrumentos de prestação de contas, a submeter à aprovação da Assembleia Geral, até 15 dias antes da data em que a mesma tenha lugar;
- m) Remeter aos detentores do capital os instrumentos de gestão previsional aprovados em Assembleia Geral;

- n) Estabelecer a organização técnico-administrativa da empresa e as normas do seu funcionamento interno, designadamente em matéria de pessoal e da sua remuneração;
- o) Propor à Autoridade de Transportes a atualização de taxas, preços e tarifas nos termos de contratos programa celebrados com as entidades participantes;
- p) Aprovar regulamentos de serviços e respetivas alterações;
- q) Elaborar e submeter aos órgãos competentes das entidades públicas participantes informações e propostas que tenham de ser apreciadas, aprovadas ou autorizadas pelos mesmos nos termos dos presentes estatutos ou da legislação aplicável.

#### **Artigo 24.º**

##### **Delegação de poderes**

1. O Conselho de Administração poderá delegar parte dos seus poderes em qualquer um dos seus membros e autorizar que se proceda à subdelegação desses poderes em diretores da empresa, estabelecendo em cada caso, os respetivos limites e condições.
2. O Conselho de Administração pode constituir mandatários na empresa, que atuarão dentro dos limites dos respetivos mandatos.
3. Os poderes dos mandatários serão fixados pelo Conselho de Administração, que fixará também, as suas remunerações e regulará as condições em que, para obrigar a empresa, deverão ser assinados os respetivos atos.

#### **Artigo 25.º**

##### **Vinculação da Sociedade**

A Sociedade obriga-se perante terceiros:

- a) Pela assinatura conjunta de dois membros do Conselho de Administração, sendo um deles o presidente ou o vogal que o substitua;
- b) Pela assinatura do Administrador Delegado, no âmbito da eventual delegação;
- c) Pela assinatura de mandatários especialmente constituídas, dentro dos limites do respetivo mandato.

## **Artigo 26.º**

### **Competência do Presidente do Conselho de Administração**

1. Para além de outras competências previstas na lei e nestes estatutos, compete ao Presidente do Conselho de Administração:

- a) Coordenar a atividade do Conselho e convocar as suas reuniões;
- b) Presidir às sessões do Conselho de Administração e exercer voto de qualidade;
- c) Fazer cumprir as deliberações do Conselho de Administração e em especial, velar pela execução e pelo cumprimento dos orçamentos e dos planos anuais e plurianuais;
- d) Exercer os poderes que o Conselho de Administração nele delegar;
- e) Representar a empresa em juízo e fora dele.

2. O Presidente terá voto de qualidade nas deliberações do Conselho de Administração.

## **SUBCAPÍTULO III**

### **Fiscalização**

## **Artigo 27.º**

### **Composição**

1. A fiscalização da Sociedade competirá a um Fiscal Único, que deverá ser revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas.

2. O Fiscal Único terá sempre um suplente, que será igualmente revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas.

3. Compete ao Fiscal Único designadamente:

- a) Emitir parecer prévio relativamente ao financiamento e à assunção de quaisquer obrigações financeiras;
- b) Emitir parecer prévio sobre a necessidade da avaliação plurianual do equilíbrio de exploração da empresa local e, sendo caso disso, proceder ao exame do plano previsional previsto no n.º 5 do artigo 40.º da Lei n.º 50/2012;
- c) Emitir parecer prévio sobre a celebração dos contratos programa e de exploração do serviço público de transporte de passageiros;

- d) Fiscalizar a ação do órgão de gestão ou de administração;
- e) Verificar a regularidade dos livros, registos contabilísticos e documentos que lhes servem de suporte;
- f) Participar aos órgãos e entidades competentes as irregularidades, bem como os factos que considere reveladores de graves dificuldades na prossecução do objeto da empresa local;
- g) Proceder à verificação dos valores patrimoniais da empresa local ou por ela recebidos em garantia, depósito ou outro título;
- h) Remeter semestralmente ao órgão executivo da entidade pública participante informação sobre a situação económico-financeira da empresa local;
- i) Pronunciar-se sobre qualquer assunto de interesse para a empresa local, a solicitação do órgão de gestão ou de administração;
- j) Emitir parecer sobre os instrumentos de gestão previsional, bem como sobre o relatório do órgão de gestão ou de administração e contas do exercício;
- k) Emitir a certificação legal de contas.

## **CAPÍTULO IV**

### **Deveres especiais de informação**

#### **Artigo 28.º**

### **Deveres especiais de informação**

Sem prejuízo dos deveres de prestação de informações aos titulares de participações sociais previstos na lei comercial, a Sociedade deve facultar ao órgão executivo dos municípios ou da associação de municípios, consoante o caso, tendo em vista o seu acompanhamento e controlo, os seguintes elementos:

- a) Projetos dos planos de atividades anuais e plurianuais;
- b) Projetos dos orçamentos anuais, incluindo estimativa das operações financeiras com o Estado e as autarquias locais;
- c) Planos de investimento anuais e plurianuais e respetivas fontes de financiamento;
- d) Documentos de prestação anual de contas;

- e) Relatórios trimestrais de execução orçamental;
- f) Quaisquer outras informações e documentos solicitados para o acompanhamento da situação da empresa e da sua atividade, com vista, designadamente, a assegurarem a boa gestão dos fundos públicos e a evolução da sua situação económico-financeira.

### **Artigo 29.º**

#### **Dissolução e liquidação**

1. Sem prejuízo do disposto na Lei, a Sociedade poderá dissolver-se por deliberação da Assembleia Geral, aprovada por uma maioria de três quartos dos votos correspondentes à totalidade do capital social, ou nos casos previstos na lei.
2. A Assembleia Geral que deliberar a dissolução da Sociedade determinará o prazo e a forma de liquidação, e designará os liquidatários.

## **CAPÍTULO V**

### **Delegação de poderes públicos**

### **Artigo 30.º**

#### **Delegação de poderes públicos**

1. Os Sócios poderão delegar poderes públicos no Conselho de Administração sempre que tal se mostre necessário à prossecução das atividades da Sociedade.
2. São desde já delegados, nos termos do disposto no artigo 21.º do RJAL, os seguintes poderes:
  - a. Utilização do domínio público das entidades participantes;
  - b. Utilização das vias públicas;
  - c. Requerer a constituição de servidões e adotar procedimentos de expropriação nos termos legais;
  - d. Fiscalizar o cumprimento e a aplicação das normas legais associadas à atividade desempenhada;
  - e. Instruir processos de contraordenação por violação de regras ligadas ao seu objeto social;

- f. Procedimento de cobrança de taxas, tarifas e bilhética;

### **Artigo 31.º**

#### **Disposições finais**

1. Sempre que haja necessidade de proceder a comunicações aos sócios, as mesmas serão enviadas para as respetivas moradas constantes da escritura de constituição da Sociedade, sem prejuízo do disposto no artigo 16.º destes estatutos relativamente a convocatórias por correio eletrónico com recibo de leitura.
2. Qualquer novo acionista, ou sempre que um acionista queira proceder a alterações, comunicará à Sociedade, por escrito de receção comprovada, o endereço que pretende que seja tomado em consideração, endereço este que será considerado logo que decorridos 5 (cinco) dias sobre a data de receção daquela comunicação.

**Certificado de admissibilidade de firma ou denominação para constituição de entidade**

Código de Certificado de  
Admissibilidade: 5153-8035-2247  
Número do Certificado de  
Admissibilidade: 2023061107  
Com o NIPC: 517859149

Firma ou denominação aprovada para os elementos abaixo indicados:  
**TRANSPORTES LEZÍRIA DO TEJO, EIM, S.A.**

**Certificado requerido por:**

Firma: COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO  
NIPC: 508787033

Para efeitos de constituição Empresa Intermunicipal  
de:

Sede: Concelho de Santarém, distrito de Santarém

Objeto social:

Prestação de serviços de interesse geral com vista à exploração do serviço público de transporte de passageiros municipal, intermunicipal e inter-regional, da competência própria ou delegada na Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (CIMLT) e, bem assim dos respetivos Municípios participantes.

O controlo da legalidade do objeto social não compete ao Registo Nacional de Pessoas Colectivas - artigo 32º, nº 3 do Decreto-Lei nº 129/98, de 13/5

CAE Principal: 49310

CAEs Secundários:

Aprovado por: Idalina de Almeida Fonseca Mendes, Ajudante

Emitido em: 17-11-2023 12:55:24 UTC

Válido até: 19-02-2024 (inclusive)

No prazo de validade indicado deve ser efetuado o correspondente ato de registo comercial ou a inscrição no FCPC a que haja lugar.

Utilização do certificado: Por utilizar

**Sair**

## Sónia Serra

---

**De:** Liliana Correia <lcorreia@pa-advogados.pt>  
**Enviado:** 23 de fevereiro de 2024 10:43  
**Para:** Transportes  
**Cc:** João Pacheco Amorim; Ana Urbano; Raquel Mendes; Bárbara Damas; Ricardo Barbosa Moreira; Gonçalo Bettencourt  
**Assunto:** FW: Comprovativo automático do Pedido

Cara Sra. Engenheira,

No seguimento da nossa conversa telefónica, segue *infra* o comprovativo de submissão do pedido.

Melhores cumprimentos | Best regards,



### Liliana Correia

ADVOGADA ASSOCIADA // ASSOCIATE LAWYER

Avenida Dr. Antunes Guimarães, 628 T +351 225 323 890  
4100-075 Porto F +351 225 323 899

[lcorreia@pa-advogados.pt](mailto:lcorreia@pa-advogados.pt)

[www.pa-advogados.pt](http://www.pa-advogados.pt)



facebook



linkedin



instagram

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE: Esta mensagem contém informação confidencial ou legalmente protegida de acordo com o EOA. Se não for o destinatário da mesma, por favor informe imediatamente o remetente e apague-a do seu sistema sem a copiar ou revelar o seu conteúdo a terceiros.

---

**De:** [certificadonline@irn.mj.pt](mailto:certificadonline@irn.mj.pt) <[certificadonline@irn.mj.pt](mailto:certificadonline@irn.mj.pt)>

**Enviada:** 19 de fevereiro de 2024 15:22

**Para:** Sede PA <[sede@pa-advogados.pt](mailto:sede@pa-advogados.pt)>

**Assunto:** Comprovativo automático do Pedido

Exmo. (a) Senhor (a)

Obrigado por ter utilizado os serviços do Portal ePortugal. O comprovativo do seu pedido segue em baixo.

### Comprovativo do Pedido

#### Dados do Documento de Cobrança

**Documento de Cobrança nº:**

CA - 3961973

**Data:**

19-02-2024

**Entidade prestadora do serviço:**

Instituto dos Registos e do Notariado, I.P.

**NIPC:**

508184258

**Sede:**

Av. D. João II, nº 1.8.01D, Edifício H  
Campus da Justiça  
Apartado 8295  
1803-001 Lisboa

**Documento de Cobrança emitido em nome de:**  
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DA LEZÍRIA DO TEJO

**NIF/NIPC:**  
508787033

**Residência/Sede:**

Quinta das Cegonhas, Número 577 ,  
2005-245 SANTARÉM

**Dados do Pedido**

Número do Pedido: 3961973

**Código de Acesso ao Certificado de Admissibilidade: 7148-3647-8876**

Serviço(s) solicitado(s):

Descrição	Valor
Certificado de Admissibilidade (online)	75,00 €
<b>Total:</b>	<b>75,00 €</b>

**Meio de pagamento: Multibanco**

Entidade: 11711  
Referência: 040613525  
Valor: 75,00 €



Prazo de Pagamento: 2 dias úteis

O talão emitido pela caixa automática faz prova de pagamento. Conserve-o.

O pedido só dará entrada depois de verificado o pagamento. A falta de pagamento dentro do prazo indicado implica o cancelamento imediato do pedido.

Para proceder ao pagamento do serviço no Multibanco, siga os seguintes passos:

- Escolha a opção '**Pagamentos**';
- Escolha a opção '**Pagamento de Serviços**';
- Introduza o código da **Entidade, Referência e Valor**;
- Guarde o seu talão juntamente com o presente comprovativo.

**DOCUMENTO PARA IMPRIMIR. SERVE COMO COMPROVATIVO E RECIBO DEPOIS DE EFETUADO O PAGAMENTO.**

**Processado por computador**

## **Contactos Help Desk**

Linha Registos: 211 950 500 (de 2ª a 6ª entre as 9:00h e as 17:00h)

Correio eletrónico: [certificadoonline@irn.mj.pt](mailto:certificadoonline@irn.mj.pt)

O Instituto dos Registos e do Notariado disponibiliza-lhe ainda os seguintes serviços online:

Em [eportugal.gov.pt](http://eportugal.gov.pt): Para além de outros Pedidos de Registo Comercial, Certidão Permanente de Registo Comercial em Língua Portuguesa e Inglesa, Constituição de Sociedades e Aquisição de Marca Registada

Em [www.estatisticasempresariais.mj.pt](http://www.estatisticasempresariais.mj.pt): Informação estatística sobre as empresas portuguesas e estrangeiras que operam em Portugal, extraída das declarações de Informação Empresarial Simplificada (IES), do Ficheiro Central de Pessoas Coletivas (FCPC) e da Base de Dados do Registo Comercial (SIRCOM)

Em [www.ies.gov.pt](http://www.ies.gov.pt) : Acesso à Base de Dados de Contas Anuais das Empresas

Em [www.automovelonline.mj.pt](http://www.automovelonline.mj.pt): pedidos de registo automóvel e respetiva certidão permanente

Em [www.irn.mj.pt](http://www.irn.mj.pt): pedidos de certificado de admissibilidade de firma ou denominação.

Em [www.predialonline.pt](http://www.predialonline.pt): Pedidos de Registo, Certidões Permanentes e Depósito de Documento Particular Autenticado.