



ATA DA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA NÃO DELIBERATIVA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE ALBUFEIRA REALIZADA NO DIA 17 DE FEVEREIRO DE 2020

**Ata n.º 38**

Aos dezassete dias do mês de Fevereiro do ano de dois mil e vinte, reuniu a Assembleia Municipal de Albufeira, pelas 19.30 horas, no Salão Nobre dos Paços do Concelho, por convocatória de doze de Fevereiro, sendo a Mesa Composta por:-----

Presidente da Assembleia Municipal: Paulo Alexandre Figueiredo Freitas; -----

Primeira Secretária: Maria Eugénia Xufre Baptista; -----

Segunda Secretária: Maria Emilia Bexiga Santos Rodrigues Sousa;-----

e com a seguinte ordem de trabalho:-----

**PONTO ÚNICO**: Concurso Internacional do Giro, respetivo Caderno de Encargos e demais documentação suporte.-----

**PRESENCAS**: Paulo Alexandre Figueiredo Freitas (PSD), Francisco José Pereira de Oliveira (PS), Maria Eugénia Xufre Baptista (PSD), Raquel Carolina Madail Pinto Reis (suplente PS), João Alexandre Sequeira Jorge da Silva (PSD), Ana Isabela da Palma Gordinho Almeida Ramos (PS), Adriano Duarte de Horta e Nogueira Ferrão (PSD), Fernando Vieira Vitória Cabrita (PS), Ana Cristina Neves Pinto Oliveira (PSD), Pedro Ricardo Pires Coelho (PS), Vítor José Correia Maria Vieira (PSD), Miguel Ângelo Rodrigues Pinheiro (BE), Maria Emília Bexiga Santos Rodrigues Sousa (PS), Renato José Martins Miguel Pimenta (CDU), Francisco Manuel Fernandes Guerreiro (PSD), Leonardo Manuel Teixeira Paço (PS), Helena Maria Palhota Dias Simões (PSD), Vera Lúcia Hilário Belchior (PAN), Gaspar Manuel Rocha Meirinho (PSD), Roberto Manuel da Silva Raposo (PS), Rui Miguel de Sousa Serôdio Bernardo (suplente PSD), bem como os Presidentes da Junta de Freguesia de Albufeira e Olhos de Água - Indaleta Cabrita, de Ferreiras - Jorge do Carmo, da freguesia da Guia - Dinis Nascimento e de Paderne - Miguel Coelho. -----

**Faltas**: Fernando Gregório e José Sequeira.-----

**Substituições**: Face aos pedidos de substituição apresentados pelos membros, foi verificada a legitimidade e identidade dos elementos imediatamente a seguir na ordem da respetiva lista, Raquel Carolina Madail Pinto Reis e Rui Miguel de Sousa Serôdio Bernardo.-----

Registou-se ainda, a presença do Presidente da Câmara Municipal, José Carlos Martins Rolo e dos Vereadores, Ricardo Jorge Coelho Clemente da Silva, Ana Filipa Simões Grade dos Santos Pífaro Dinis, Victor de Oliveira Ferraz, Rogério Pires Rodrigues



Neto, Sara Luisa Ascensão Marques Carvela Serra e Cláudia Cristina Dias Guedelha. - Havendo quórum (**vinte e cinco presenças**), o Presidente da Assembleia deu início à sessão informando que a sessão irá ser gravada e transmitida em direto para o canal YouTube.-----

### PONTO ÚNICO

Concurso Internacional do Giro, respetivo Caderno de Encargos e demais documentação suporte. -----

O Presidente da Assembleia apresentou o ponto e deu a palavra à técnica do município, engenheira Suzana Gomes, para uma breve apresentação. (Doc. n.º 1 anexo à ata)-----

Presidente da Câmara: "Boa noite a todos, quero agradecer à Suzana, o facto de ter feito esta apresentação muito sucinta, mas penso que extremamente clara de uma concessão que se prevê que no mais curto espaço de tempo dê corpo a esta vontade de servir cada vez melhor a mobilidade no concelho de Albufeira. É importante referir dois ou três aspetos que ouvimos há pouco, o facto da iniciativa de ir à Malhada Velha, que não ia, às Fontainhas, à Guia, Vale Parra, ao Shopping, por exemplo, ao Alfamar, passando pelos Olhos de Água, todas essas zonas que não estavam cobertas com a mobilidade e acho que é fundamental. Fica aqui de fora Paderne, mas isso já tivemos oportunidade de falar sobre isso, é um assunto que tem de ser estudado, completamente à parte disto, porque não seria sustentável, digamos assim, fazer os quilómetros que são, evidentemente que as populações merecem e as pessoas que lá se deslocam, merecem toda a atenção, tal e qual como os outros todos, mas de qualquer maneira temos que aguardar. A AMAL ainda está a desenvolver algum estudo, nomeadamente para aquelas situações que não foram contempladas pelo concurso anterior, que já deu concorrentes, já está no terreno, a EVA, foi a única concorrente, ganhou o concurso, onde obrigava que esse serviço fosse prestado em agregados populacionais que tivessem mais de quarenta residentes, alguns que não tinham quarenta residentes não obrigava a ficar contemplado, mas com certeza que iremos fazer, ainda no outro dia transmiti isso aqui e já transmiti, várias vezes ao Presidente da Junta. Depois temos a questão do aspeto informativo, que no outro dia foi falado aqui, porque não em todas as paragens. No caderno de encargos metemos no mínimo três, não excluindo a hipótese de haver mais algumas, ou os concorrentes colocarem na sua proposta em todas as paragens, que são duzentas e dez, mas isso não seria, eventualmente, necessário, seria completamente desnecessário. Depois temos a



questão de valorizar a utilização de veículos com gás natural ou eletricidade, que não é muito fácil para viaturas bastante grandes que seja possível serem elétricas, mas gás natural é perfeitamente possível, isso será também valorizado. De notar que, estes dois números que a engenheira Suzana falou são fundamentais, são elucidativos e exemplificativos de todas estas melhorias que estão aqui à vista, que são, passar de cinco linhas para onze linhas, passar de oitenta e oito paragens para duzentas e dez paragens. São números comparativos que permitem e deixam antever que é um serviço muito melhor prestado às populações. Relativamente aos autocarros, como já disse podem ser a gás natural ou eletricidade, sendo que os pequenos serão obrigatoriamente elétricos, porque é uma situação completamente diferente. Penso que estamos em situação de avançar com isto, independentemente de todo o debate que se possa fazer à volta disto. Quero também dizer que, qualquer alteração que se faça, temos de ponderar muito bem porque é preciso ir à Autoridade de Mobilidade e Transportes, porque nada se faz sem eles darem o parecer favorável a essa situação. Isso, peço que se pondere bem essas situações, no sentido de retardar ainda mais aquilo que já está um pouco retardado. Faço lembrar que em Maio fizemos aqui uma apresentação, já vai quase há um ano e ainda andamos aqui, é preciso termos algum cuidado com isto, só quero chamar a atenção disso, independentemente de se poder acrescentar alguma melhoria ou outra, mas conscientes porém, que tem este tipo de problemas e a AMT não é propriamente muito simpática no tempo que demora a dar os seus pareceres, se não demorar meio ano é capaz de andar lá perto.”-----

Presidente da Assembleia: “Dois esclarecimentos que talvez se imponham, o primeiro de que efetivamente hoje vamos estar a discutir este plano, mas a Assembleia não é deliberativa, portanto, uma questão de ideias e de esclarecimentos. Agora, as regras do jogo, intervenções máximas de cinco minutos, tentar que seja uma intervenção sucinta, mas incisiva para que depois a senhora engenheira e os demais técnicos possam responder. Vamos fazer uma ronda de três intervenções cada, para depois ser mais fácil a resposta. Porque até pode acontecer que as respostas se encadeiem umas nas outras, nas questões e que seja mais fácil para quem está a esclarecer.”-----

Ana Cristina Pinto: “Não me sinto muito à vontade para estar aqui a discutir o assunto, mas vou fazer uma pergunta. Pode não ser uma pergunta muito adequada, mas gostava de saber porquê que a rede não contempla a estrada que vai do Vale de Santa Maria à Guia, e passo a explicar porquê. Não conheço o horário da EVA mas verifico que há



imensas crianças que estudam, tanto na escola da Guia, como aqui em Albufeira e que os vejo na paragem do autocarro e também vejo, a partir de Março e Abril inúmeros turistas a pé. Não querendo entrar numa área que não é a minha, não sei porquê que a linha que vai de Vale Parra para a Guia, porquê que não há de ser, circular, porque estas duas, a azul e a verde dá-me a ideia que uma circula para um lado e a outra ao contrário. E porquê que não poderia haver uma que ia para baixo e vir por aquela que é a estrada municipal A424 para cá e depois ir o outro para lá e fazer o percurso inverso. Não gosto de meter "a foice em seara alheia", mas é apenas uma curiosidade, porque há lá imensas urbanizações, mora ali imensa gente e há ali muitos miúdos a frequentar as escolas e dá-me a ideia que atualmente, o serviço que há é muito fraco, penso que são uns dois autocarros de manhã e dois à tarde, se for isso."-----

Roberto Raposo: "Não entendo o porquê de não ser sustentável para Paderne, se uma das situações que acontece, nos períodos de maior turismo, é quando há menos transportes feitos pelo Giro. Sendo que Paderne tem sido divulgado bastante nos últimos anos, um turista que queira ir visitar, nos meses de verão Paderne, não tem como ir a Paderne. Então, estamos a fazer uma promoção de um local que depois não tem transporte para lá, e o turismo está aqui, em Albufeira, não está lá. Portanto, as pessoas têm de se deslocar daqui para lá. Gostava de entender porquê que dizem que não é sustentável. Eu acho que era sustentável."-----

Francisco Oliveira: "Boa noite, a questão que nos levou a pedir esta Assembleia, tem efetivamente a ver com aquilo que a senhora engenheira já referiu e o senhor Presidente também, de ter havido uma sessão de esclarecimento em Maio, nós termos feito uma série de propostas e de verificarmos que infelizmente ficaram aquém daquilo que era necessário. Tive conhecimento, não participei, que há agora, por parte da Câmara Municipal um plano de investimentos, num valor considerável relativamente a outras obras e fico nesta perspetiva de que, normalmente o que fazemos com os serviços públicos, quer camarários quer de outra índole, é privilegiar as populações que mais necessitam, neste caso concreto estamos a falar de populações que estão mais longe dos centros, portanto, estamos a falar, neste caso concreto de Paderne. A questão que se coloca é, nós temos um concurso para dez anos, e nesse concurso para dez anos, na minha modesta opinião, há aqui alguma falta de visão, porque há que prever a extensão da cidade. A questão de Paderne é uma questão extremamente importante, o senhor Presidente aqui afirmou que iriam tentar resolver esta questão.



Mas parece-me que deveria ser a questão primordial e não a questão secundária ou de resolução a média ou a longo prazo. As populações de Paderne, ou Paderne em si, não se desenvolvem tendo em consideração a falta de transportes e de acessibilidades. Verificamos aqui, em conversas, que por exemplo na linha do centro de Albufeira até Paderne, seria uma linha extremamente longa e complexa, em termos do próprio circuito em si, mas também há formas de o fazer, através de um transbordo em Ferreiras e que efetivamente fosse até Ferreiras e tivesse um outro segundo circuito. Portanto, haveria formas de o fazer. Quanto à questão económica, ou informação que às vezes nos é dada, de que não é economicamente viável, nenhuma destas linhas é economicamente viável, elas são suportadas porque estamos a falar de serviço público e portanto estamos a subsidiar aquilo que não se consegue obter através dos recursos da bilheteria ou de outros passes. Esta questão de Paderne é uma questão que na verdade tem a ver com a questão fundamental, se nós queremos deslocar aquilo que são os centros para zonas que não estejam tão densamente populacionadas, a verdade é que temos de arranjar acessibilidades. Paderne, como disse o Roberto Raposo, foi há uns tempos uma aldeia considerada, não chegou à final, infelizmente, mas por pouco, e teve uma exposição mediática enorme. Parece-me que, tendo em consideração que é um concurso para dez anos e que há que haver uma perspetiva e uma previsão mais ambiciosa. Era nesse sentido que insistíamos e a razão da marcação desta Assembleia tem a ver com o facto de nos depararmos com o caderno de encargos, que falamos aqui da última vez, mas única e exclusivamente para autorizar a repartição de despesa para os dois anos e de facto deparamo-nos com as lacunas que sempre entendemos existirem. É interessante verificar que se passa de oitenta e oito paragens para duzentas e dez, é ótimo, mas todas elas na zona litoral. Depois verificamos uma coisa que também aqui já foi referida, que é nos meses de verão, Junho, Julho e Agosto, são meses em que há menos atividades do Giro, pelo menos na zona central, portanto tem menos atividade, é a informação que me transmitem, mas posso estar enganado, por isso estamos cá para esclarecer. Mas também é a altura do ano em que os habitantes de Paderne mais necessitam de vir à cidade, porque vêm cá trabalhar, portanto têm mesmo necessidade de o fazer. A ideia de poder levar o Giro a Paderne, não só cobria Paderne como cobria toda aquela área entre Ferreiras e Paderne."-----

Pedro Coelho: "Boa noite, senhor Presidente iria tentar ser breve e sintético para que obtenha algum esclarecimento dos múltiplos que solicitei, tanto na última Assembleia,



como em Maio passado quando foi feita aqui a discussão, depois mais tarde a entrega do parecer e toda a nossa participação. Então, começaria pela questão, que esta concessão é o principal instrumento que o município dispõe para o combate às alterações climáticas. Recordo-me de algumas palavras que o senhor presidente disse, que “às vezes fala-se muito mas vamos ver o que é que se faz”, bom, é o momento de se fazer. Se queremos tirar carbono do concelho, se queremos descarbonizar a economia, este é o instrumento. Neste âmbito não posso deixar, fico sem perceber nem consigo ter alguma expressão mais delicada para o dizer, porquê que a procura é dois por cento de dois mil e vinte e um a dois mil e vinte e dois, de um por cento de vinte e três a vinte e cinco e zero virgula cinco dois mil e vinte e seis, dois mil e trinta? Quais são os estudos que estão aqui por trás, que fundamentaram esta procura diminuta, pobrezinha? Estes aumentos de procura não são compatíveis com essa mudança de paradigma do sector dos transportes, da descarbonização da economia. Essa questão não foi comentada aqui no outro dia, porquê que chegamos a estes valores? Quais são os grandes fundamentos para aqui estar? E se estas linhas, como elas estão desenhadas, já falamos de Paderne, podemos falar de outros polos agregadores, se estivessem contemplados, se não podiam potenciar mais a procura. Nessa questão, leva-me à outra, da boa qualidade de serviço das paragens em tempo real. Também é uma questão muito simples de se fazer, o teto máximo da majoração está em dez paragens, acho que pode-se facilmente subir o teto máximo do número de paragens que teriam pontuação máxima no concurso. E melhoraríamos em tudo, a qualidade desse serviço. Mas, diria que não poderia deixar terminar esta primeira intervenção sem ir outra vez ao tarifário. Porque o tarifário é o que mais uma vez estimula a procura. Não temos um passe de família, não temos um passe para os jovens, não temos um passe para o estudante universitário, ou para os estudantes do ensino profissional. Não consigo perceber estas opções que efetivamente contribuem para diminuir a procura, para termos uma procura poucachinha. Por fim, voltar á questão de uma opção clara que o caderno de encargos está a colocar, não vale a pena estarmos a discutir se é nomeadamente ou designadamente, era mais simples colocar, os transportes ferroviário, regional e nacional. Está mais uma vez a querer se focar na questão do transporte nacional, não percebo a razão de estar a excluir ou deixar uma liberdade ao operador para que haja uma desconetividade com o transporte regional. Julgo que já



tenho questões suficientes para obter algum esclarecimento que não obtive na Assembleia anterior.”-----

Engenheira Suzana Gomes: “Em relação à primeira questão, o porquê de não passar em Vale de Santa Maria e Guia, neste momento existe uma carreira intermunicipal que passa lá, que é da Frota Azul. As carreiras que nós incluímos no nosso circuito eram carreiras municipais e que nós temos possibilidade de o fazer. Porque elas são municipais, começam e terminam no nosso concelho. Que foi, a que passa por Galé e vai para a Guia, foi a que passa no AlgarveShopping para a Guia e foi a que vai para os Olhos de Água. As carreiras intermunicipais nós não as podemos passar para os nossos transportes urbanos, elas são da competência da AMAL. Também é difícil nós sobrepormo-nos em zonas, porque elas são título exclusivo, são zonas que já são servidas por outras carreiras. Por outro lado, se fizéssemos um circuito, por norma, quando são linhas muito compridas, convém fazer ida e volta, até para que as pessoas consigam ir e voltar, no menor espaço de tempo. Se fizermos um circuito obriga que a pessoa quando queira voltar tenha de fazer o circuito todo para chegar ao sítio que precisa, que é o que neste momento temos, na nossa linha vermelha e que corre menos bem. São linhas muito extensas, são circulares e as pessoas quando querem andar em sentido contrário acabam por ter que fazer a linha toda. O motivo foi esse, foi principalmente por termos uma carreira intermunicipal já a passar ali. Em relação à questão de Paderne, falarmos que não é muito sustentável incluir no transporte urbano é porque o transporte urbano é isso mesmo, a intenção é ele servir a zona urbana. E neste momento existe uma carreira, da Eva que faz terminal até Almeijoafra, as pessoas podem utilizar e podem ficar em Ferreiras e depois utilizar o Giro, ou vir mesmo até ao terminal. Paderne está a ser estudado em termos de transportes flexíveis, precisamente por causa do tipo de utilização, da quantidade de pessoas que utiliza. Não quer dizer que o facto de, com o transporte flexível não se possa, de futuro, evoluir para uma outra situação. De momento, os dados que temos são os dados do nosso Giro, e de alguns dados que temos da Eva, das municipais que já existiam. Portanto, esta concessão vai acabar por ser a concessão que nos vai trazer dados, em termos de procura, para depois podermos evoluir, para uma coisa ainda melhor. Porque passamos de não ter nada, para ter cinco linhas, antes não tínhamos transportes urbanos. E essas cinco linhas, foi uma prestação de serviços, já antiga, em que temos muitos poucos dados, em relação à procura. Muita parte do que aqui apresentei foi



feito pela equipa que esteve a fazer o nosso caderno de encargos e que tiveram a bordo todos os giros, a todas as horas, durante mais de uma semana, para conseguirem ter dados e termos estatísticas, para sabermos quais são as paragens mais utilizadas, quais são as necessidades das pessoas. Portanto, é-nos difícil, se não conseguimos ter a certeza, este é o que nos parece ser as necessidades de agora. Não consigo dizer se, a paragem de Fontainhas vai ter muita gente. Se calhar daqui a dez anos podemos concluir. Esta concessão vai dar-nos essa experiência e perceber se temos de a alargar, se há paragens que é melhor deixar de existir, se é melhor termos outras paragens. Paderne, neste momento está a ser equacionada na hipótese dos transportes flexíveis e está a ser tratado e não quer dizer que, de futuro não possa vir a integrar. Em relação à procura, a questão era porquê que estimávamos só dois por cento, para esta vou pedir a ajuda do Professor João. As paragens em tempo real, concluímos que isso implica um investimento grande, como sabemos e ficar esse investimento todo à parte do operador vai implicar que possa deixar de ser um pouco sustentável, porque eles têm aquele investimento todo e nós temos aqui um limite de obrigações de serviço público dos oito milhões, é o máximo que nos podem pedir. Tudo isto, mesmo em termos de tarifários, em termos de tarifários também vou pedir ao Professor João para explicar um bocadinho melhor, mas em termos dos tarifários, os tarifários têm de ser todos muito bem justificados, aliás, foi uma das justificações que pedimos, que a AMT nos pediu, foi que justificássemos o porquê deste tarifário. Toda a concessão tem de ter alguma sustentabilidade. Nós não podemos definir que agora queremos um tarifário muito mais baixo e isso vai onerar o estado, neste caso a Câmara. Teríamos de justifica-lo e tivemos de justificar o porquê de termos previsto este tarifário. Em relação aos passes, temos o passe estudante e o passe combinado, que têm um valor máximo de vinte e dois euros. Neste momento, se calhar é muito mais viável a pessoa ter um passe combinado, do que ter um passe estudante. Por exemplo, que vai para o ensino superior, em Faro, nós não temos universidade em Albufeira, portanto a pessoa vai para Faro, vai para Portimão, se comprar um passe combinado por vinte e dois euros, fica-lhe muito mais barato do que pagar treze euros de um passe estudante e a seguir ir pagar dezasseis, dezassete, vinte, vinte e nove, depende, na Eva, mesmo sendo estudante, ou sendo sub vinte e três. Portanto, foi nesse sentido. Se houvesse uma universidade cá, se calhar faria sentido alargar ao estudante universitário, porque só andava no Giro e aí tinha o passe estudante, não tinha que ter mais nenhum. Isso



não acontece, tem de ter dois passes, porque tem de utilizar mais do que um transporte, daí aparecer o combinado, que não é só para essas situações, é para todas as pessoas que vivem cá e precisam de trabalhar em Faro, dá para todas essas situações. Em relação ao passe família, existe em Lisboa há pouquíssimo tempo, desde Setembro, houve sítios em que já nem foi considerado viável, como no Porto, já nem entrou, porque não foi considerado viável em termos de investimento, não está a ser considerado aqui. Não foi considerado por nós, porque achamos que os outros passes são suficientes. Vou pedir ao Professor João para responder em relação à procura, do porquê de termos previsto uma procura de dois por cento, acho que tem muito a ver com não termos muitos dados e à questão do tarifário."-----

Professor João Figueira de Sousa: "O crescimento da procura foi estabelecido com base naquilo que são os nossos dados, quer do inquérito, quer dos dados históricos que tínhamos daquilo que tinha sido o crescimento e a nossa sensibilidade relativamente àquilo que é a melhoria do serviço. Ou seja, são taxas mais elevadas de crescimento que as taxas anteriores, que tínhamos no concelho. Se me disser, que podemos ter uma política ativa, que é, vamos proibir os automóveis na área urbana de Albufeira, vamos retirar o estacionamento e as pessoas vão mesmo transferir e aí nós temos de rever, em alta, a procura. Portanto, são dados, quer históricos de Albufeira, quer os dados que a melhoria do serviço poderia induzir e que, de acordo com outros estudos que temos e outros exemplos de outros serviços que nos permitiram estimar isso. Podíamos ter uma atitude como fazíamos nas autoestradas, que é dizer que isto vai tudo crescer a quarenta por cento e vimos o que isso deu. Temos de ter aqui algum critério, alguma sensibilidade. Agora, se me vai perguntar, "mas temos a certeza que vai crescer dois por cento?", não, não temos a certeza, por isso é que isto é no fundo uma previsão de crescimento. Portanto, vamos ter que ver como evolui, de acordo com aquilo que é a procura, a oferta e de acordo com aquilo que são as medidas numa série de outras áreas da mobilidade, pareceu-nos que é aquilo que é o valor adequado. Como acabei de dizer, se tomarmos uma série de medidas, agora vamos meter o transporte gratuito, vamos tirar os carros da cidade e vamos impedir que eles entrem e vamos tirar o estacionamento, se calhar aí vamos ter que rever as taxas. Portanto, pareceu-nos o valor, quer com base em dados reais, quer com base naquilo que são as simulações que efetuamos, pareceram os valores corretos. Por isso é que mesmo assim cresce muito, ela cresce ao longo dos anos, com taxas diferenciadas, portanto, no limite dos dez anos



não cresce dois por cento, cresce mais. Quanto ao tarifário, também foi visto, tendo em conta quer realidades semelhantes a Albufeira e o valor do quilómetro, ou a extensão dos percursos seria adequado, em termos do valor a pagar, depois, em termos daquilo que é também o equilíbrio da concessão. Portanto, aquilo que é uma repartição equilibrada, como diz a Autoridade de Mobilidade dos Transportes, dos custos, neste caso, quem é que paga o quê, portanto, aquilo que pode ser a receita vinda do tarifário, diretamente do utilizador e aquilo que é coberto pela autarquia. Também aqui é uma decisão política, estamos completamente à vontade para isso. Por exemplo Cascais, diz que queremos transportes gratuitos, zero para os residentes e é uma questão política. Portanto, pareceu-nos que estes eram os dados adequados e certos, em relação àquilo que é um justo equilíbrio, da repartição, tendo em conta aquilo que era o serviço que é prestado atualmente e aquilo que são as melhorias introduzidas pelos novos serviços, que são grandes, como viram, os requisitos são substancialmente diferentes, as exigências em termos do material circulante, das viaturas, das paragens, tudo isso é significativamente diferente e por outro lado, aquilo que é a remuneração neste tipo de serviços. Daí, Albufeira não se destaca por os preços serem elevados."-----

Roberto Raposo: "Ainda acerca de Paderne, dizer que Paderne tem transportes públicos pela Eva não é verdade, porque todos sabemos que só tem transporte durante a época escolar, quando chega as férias escolares é zero, praticamente. O Giro era um complemento. Ia colmatar, principalmente, no verão, quando as pessoas precisam mais se deslocar."-----

Francisco Oliveira: "Relativamente às respostas que foram dadas e em particular pelo senhor Professor, a questão que está aqui em causa é mesmo uma questão política. Os senhores técnicos farão o trabalho que lhes é de fazer e essas questões e essas opções que nós estamos aqui a questionar. Não propriamente as questões técnicas, no sentido de algumas delas que devo confessar que não estou muito a par, portanto, não, são realmente opções políticas, porque isto tem que ser articulado com opção de vamos descarbonizar ou não, vamos retirar ou não os carros do centro de Albufeira, ou pelo menos limitar, vamos deixar aceder as pessoas através do transporte público, portanto, são opções que por esse mundo fora já têm algum sucesso. A ideia é um pouco esta, é perceber qual a política que se pretende implementar, quando se verifica, realmente, que a taxa de crescimento é diminuta, de certa maneira, é porque dá a ideia



que de facto, a intenção não é limitar aquilo que deve ser limitado, quanto a nós, que é efetivamente, melhores transportes públicos para retirar os veículos do centro da cidade, ou de determinadas zonas da cidade, que possam estar numa situação já de rotura. Quanto à questão que o senhor Presidente há pouco colocou, de que a entidade reguladora destas situações leva algum tempo até dar o seu aval, eu lembro que nós em Maio colocamos aqui as questões. Portanto, a vontade política foi a mesma, ou seja, colocar uma questão ou outra, aquelas que entendíamos como principais ficaram. O que é que se dirá relativamente a isto? De facto não houve vontade nesse sentido, ou a perspetiva política relativamente à questão dos transportes segue uma outra linha. Portanto, também achamos estranho e devo confessar isto com alguma estranheza que temos conhecimento que amanhã vai a discussão este caderno de encargos ao executivo. E temos uma reunião hoje, para propor aqui algumas soluções ou possibilidade de soluções, dá-nos a ideia de que estamos a trabalhar em “ferro frio” e que há alguma falta de respeito por aquilo que são as propostas que fazemos. Que os senhores digam, “não, não optamos por aqui, não queremos esta solução, entendemos de forma diferente”, como alguém diria á pouco, a democracia é isto, e vale a maioria e a maioria votará em conformidade. Agora, este tipo de respostas e de certa maneira, desculpas, não leva a que efetivamente não tenhamos aqui que colocar as questões. Da última Assembleia que tivemos, quando discutimos o problema apercebemo-nos de algumas das situações, mas não era para discutir este assunto e portanto, nós não queremos arrastar nada, gostaríamos era de ver implementadas questões que entendemos que daqui a dez anos vão estar numa situação extremamente complexa. Volto a frisar que, o aumento das paragens, que passou de oitenta e oito para duzentos e dez estão efetivamente na linha litoral, portanto, o tentar trazer os transportes até uma zona mais interior, de facto não foi considerado nesta perspetiva política. É nesse sentido que realmente têm que ser definidas as políticas, para que as populações com mais dificuldade possam ter acesso também ao centro da cidade ou a zonas urbanas que precisam deste serviço. Porque, estamos a falar não de uma questão de custo benefício, estamos a falar de um serviço público, não estamos a falar de uma entidade privada, efetivamente vai analisar isso na perspetiva de “tenho dois ou três habitantes, portanto não vale a pena lá ir, ou naquela zona é uma zona que tem pouca afluência”. Não, estamos a falar de serviço público, portanto, numa perspetiva comercial, por assim dizer, e de impacto económico é natural que as empresas privadas



tenham uma noção completamente diferente daquilo que são os serviços públicos. Mais uma vez colocava esta questão e deixava ao senhor Presidente este meu reparo e alguma tristeza, pelo facto de sentir que estamos aqui a discutir assuntos, estamos a fazer propostas, os senhores têm já o caderno preparado e portanto vão nos confrontar um dia destes com o caderno de encargos para ser aprovado e ou os senhores aprovam ou não aprovam e depois vêm com aquela chantagem que é a normal chantagem política, que se não aprovam é porque estão contra a população e faz favor de aprovar porque senão esta coisa vai atrasar mais uma série de tempo. Não é essa a nossa intenção e nunca foi, portanto gostaríamos realmente de ver que fossem analisadas as coisas com tempo e fossem introduzidas no sentido de com uma perspectiva política ou a solução de que é esse o caminho, que é um caminho diferente daquele que propomos."-----

Leonardo Paço: "Não percebo como é que uma expansão rodoviária desta dimensão, e ainda bem, não contempla a vila de Paderne. Não percebo, muito menos depois do investimento realizado nas sete maravilhas, naquela vila, dando-lhe visibilidade, para mim não é uma estratégia coordenada, dos investimentos feitos por esta Câmara, porque se houvesse, quer dizer, estamos a dar visibilidade a uma vila que depois nem sequer oferecemos meios para que quem nos visita possa lá ir. Reforçando, acho que esta exclusão de Paderne só torna a vila ainda mais isolada de todo o concelho, muito mais numa concessão que vai ser de dez anos."-----

Presidente da Junta de Freguesia de Paderne: "Não quero repetir o que foi dito sobre Paderne, porque é óbvio e agradeço às pessoas que comentaram essa situação. Mas não me parece que daqui a dez anos é que vá haver algum transporte em Paderne. A minha intervenção tem a ver com tentar pressionar para que a Câmara Municipal, o senhor Presidente e os Técnicos vejam uma data muito mais célere para resolver o problema do transporte público de Paderne. Não vamos esperar dez anos, e ver se dá ou não dá, a questão das alternativas, como foi dito, penso que deve haver um compromisso por parte da Câmara, que essa situação vai avançar, uma vez que não pode avançar no Giro, que certamente não vai, porque a proposta não vai ser alterada nesse sentido, para que essa outra alternativa pudesse avançar ao mesmo tempo que avança este contrato. Para que houvesse uma igualdade de tratamento de todos os Albufeirenses."-----

Pedro Coelho: "Gostava de complementar dizendo duas ou três notas, primeira, quanto à questão da procura. A questão da procura está dividida em três blocos, o primeiro



bloco é vinte e um, vinte e dois, dois por cento. O segundo bloco, um por cento, vinte e três, vinte e cinco. O terceiro bloco, zero virgula cinco por cento, vinte e seis, trinta. Esta é a procura que está inscrita no documento. Sobre esta questão da procura, como estamos a referir que está efetivamente ligado às obrigações de serviço público e obviamente ligada a questões políticas, que é isso que estamos aqui a discutir, não estamos aqui a discutir questões técnicas, a questão que temos aqui é que parece que a obrigação de serviço público de oitocentos mil euros é um valor elevadíssimo. Temos que relativizá-los, oitocentos mil euros custou a passagem de ano. Dois milhões, à volta disso, custa a prestação de serviços existente e julgo que custa mais de dois milhões, é bom que seja clarificado esse valor, porque é esse valor que nos chega em sede de orçamentos. O que quero dizer com isto é que o investimento público no serviço de transporte público não é assim tão significativo, e como há pouco vimos no slide, se voltarmos a dar um pequeno exemplo das paragens em tempo real, vimos que a barra quase que nem se via, estava uma barra muito pequenina dos custos na obrigação de serviço público, referente às informações em tempo real. Mas, o que queria dizer e responder ao professor e concordo inteiramente com as observações que efetuou, é que antes de partirmos para um estudo deste, temos de definir as balizas. As balizas do valor de serviço público que podemos estar em presença, a procura que pode estar em presença, os dados de base que existem ou que têm que ser trabalhados, com tempo para melhorar, para ter uma concessão mais consistente, na sua projeção e nas opções de fundo. A opção de fundo, estava a referir Cascais, por acaso foi referida aqui num debate de Maio, onde já se discutia essa questão de Cascais, que poderia colocar os transportes a custo zero, depois mais tarde veio a colocar a custo zero os transportes urbanos para o centro da cidade. No nosso caso, para o centro, a proposta que discutimos não era a custo zero, mas é um valor inferior às restantes, exatamente para promover o aumento da procura. Isso está feito no nosso parecer, que foi entregue na Assembleia em Maio ou Junho. O que quero dizer com isto é que essas são opções de fundo que podem vir alterar de forma significativa o esquema da concessão e o modelo económico e financeiro da concessão. Posto isto, se não, nesta fase estar a colocar mais um número aqui ou menos um número ali, vamos terminar com a frase que, se fizermos alterações a AMT tem que dar parecer e se calhar vamos parar tudo isto. Por isso é que insistentemente ao longo de dois mil e dezanove várias vezes perguntamos em que fase estava o caderno de encargos? Não é melhor discutirmos



previamente o caderno de encargos? E na última Assembleia não sendo esse o ponto, usamos exatamente o tempo para promover esta discussão, para melhorar. Aqui, termino dizendo isto, que acho que é significativo dizer, uma prova que há em todos estes momentos que se discutem há melhorias é que na reunião que fizemos em Maio, para agora, há alterações neste caderno, que já traduzem algumas sugestões. Da Assembleia anterior para a Assembleia de hoje, já há alterações e uma alteração é algo significativo, tem de ser melhor densificada, mas é significativa. A Assembleia anterior tinha passe combinado, não explicava em lado nenhum do documento o que era um passe combinado e depois vem a dizer "passe combinado leia-se passe intermodal" e que o passe intermodal pode ser chegar daqui a Faro, daqui a Portimão ou daqui a Vila Real, de forma integrada. Muito bem, se é assim, que fique exatamente isso claro no documento, porque não está claro, isto é para ser colocado à concorrência e temo que essas questões depois possam ser colocadas, porque mais uma vez aí, também os custos do operador são de forma diferenciada. A vender bilhetes, de integração do Giro às Ferreiras até Lagos é diferente de vender bilhetes de integração do Giro até Tunes."-----

Adriano Ferrão: "Boa noite a todos. Tenho estado aqui atentamente a ouvir as observações feitas, algumas concordo parcialmente outras que não concordo assim tanto. Não há dúvida nenhuma que, penso que não há quem não gostasse que Paderne fosse um dia contemplado por uma linha de Giro. Penso que isso é normal, seria um enquadramento equilibrado de todo o Concelho e nisso havendo que estabelecer algumas prioridades nesta atribuição destas linhas e da chegada a elas de ponto que sejam pertinentes para a população do Concelho, lembro que Paderne tem três mil trezentos e quatro habitantes. Isto quer dizer que é classificado pelo INE como um território de baixa densidade populacional. Depois, Paderne são oito vírgula um por cento da população do Concelho, ou seja, não chega a dez por cento da população do Concelho. Paderne tem trezentos e dezanove jovens entre os quinze e vinte e quatro anos, tem mil setecentos e cinquenta e três pessoas entre vinte e cinco, um grande escalão, vinte e cinco e sessenta e quatro anos e depois tem um grupo de oitocentos e vinte e quatro pessoas acima dos sessenta e cinco anos o que isto demograficamente quer dizer uma urna invertida e um envelhecimento gradual da população, coisa que já se vem centrando e que mostra que Paderne tem vindo a declinar a sua população relativamente aos anos anteriores. Hora, esta situação quer dizer que a população de



Paderne é constituída entre os quinze e os vinte e quatro por nove vírgula sete por cento da população, vinte e cinco a sessenta e quatro anos são cinquenta e três por cento da população de Paderne e que vinte e cinco por cento são pessoas de mais idade em Paderne. Ora, esta situação por si só já tem algum peso se formos ponderar o Concelho e distribuir, enfim linhas, que enfim, irão a todos os pontos deste concelho e principalmente também aqui neste caso à Freguesia de Paderne. Como disse ao princípio eu gostaria de ver que Paderne fosse contemplada pelo Giro, no entanto isto acaba por ser, dados estes números, a especificação não pode vir pelo lado da monarquia, vem mais pelo lado da política, de uma decisão política que tem de ser tomada com os custos inerentes a essa mesma decisão sabendo de antemão que essa linha nunca vai ser uma linha verdadeiramente rentabilizada, será talvez a linha mais polarizada delas todas em termos de custos. Enfim, haverá justificação que eu desconheço, prioridades estabelecidas e critérios que eu não estou assim tanto por dentro e que estão aqui. De qualquer maneira também há aqui outra situação que eu queria falar, por um lado diz-se aqui desde o princípio das intervenções que não se desenvolve Paderne por falta de acessibilidade. Ora, isto parece-me um exagero. Paderne não está no deserto nem está a trezentos quilómetros de Albufeira, está aqui ao lado a dez quinze minutos de automóvel que as pessoas fazem. Eu tenho muitos alunos de Paderne, os alunos de Paderne chegam nas aulas e não vêm atrasados por causa disso. Por outro lado diz aqui, eu também não acredito noutra afirmação que foi aqui feita. Que é que, enfim, em Paderne como foi uma Aldeia tradicional que esteve num concurso televisivo e teve alguma mediatização, mediatização essa que nós sabemos que nos circuitos dos média passa rapidamente, rapidamente é esquecida. Hoje em dia se calhar se formos aí pelo país fora e falarmos de Paderne já nem tanta gente se lembra, não é. Lembra-se aqui ou de outra coisa qualquer. Os visitantes que chegam aqui ao Concelho de Albufeira e que pretendem visitar Paderne têm precisamente a sua própria viatura e chega nela facilmente a Paderne, por isso não me parece que seja assim tão impeditivo". -----

Presidente da Assembleia: " Eu quando faço o sinal de quatro é só para saberem que é quatro minutos, não é para terminarem". -----

Roberto Raposo: "Pois é, Paderne não chega a dez por cento da população e com o investimento, se continuar a ser feito como tem sido feito até agora daqui a mais dez anos se calhar são só cinco por cento ou quatro por cento. Porque nessas percentagens



todas que indicou não indicou a percentagem de jovens que fugiu nestes últimos anos para fora de Paderne, para fora do Concelho e até para fora do Concelho. Eu não tenho, mas sei, conheço muitos porque foram meus colegas de escola e eles têm famílias em Tunes, no Algoz e em vários sítios. Números não tenho, mas sei que são muitos, são muitos. Porquê? Porque o PDM não foi revisto na altura do "Boom" da construção, o PDM de Paderne não permitiu que Paderne desenvolvesse como todas as outras freguesias. Paderne só tem perdido população, não ganha e isso normal quando não há investimento numa zona, não cresce. Por exemplo, agora estão considerados quarenta fogos para Paderne de habitação social ou a custos controlados, seja aquilo que for. Vão-se por lá quarenta famílias mas não têm transporte. O custo ganho não há. Para rentabilizar futuramente tem de haver alguns investimentos sem retorno, porque senão nunca desenvolve. Paderne mais logo é um deserto sim. Já falta pouco, muito pouco. Obrigado"-----

Adriano Ferrão: "É só para dar aqui uma ligeira resposta, rápida. É perigoso fazer política com base da perceção. Por isso a perceção não são dados e quando a gente faz um estudo mais técnico ou mais científico não podemos continuar na meada intuitiva de perceção. Enfim, os nossos instintos falam e nós vamos dizer com certeza coisas que não se coligam com a realidade. Por outro lado com certeza que Paderne, não é por não ter Giro que Paderne vai ficando com menos população e que a população vai envelhecendo. Por isso não convencemos ninguém com esse argumento, que é o Giro a situação determinante e absoluta que realmente restringe Paderne das suas limitações demográficas e económicas. Para mim, por amor de Deus, Paderne é uma freguesia lindíssima, não se põe isso em causa, faz um equilíbrio rural extremamente adequado a uma paisagística de litoral que Albufeira tem, mas, mas Paderne baseia ainda hoje no setor primário a sua atividade económica. E como baseia na atividade económica e não é uma atividade extensiva ou intensiva de unidade agrícola ou de unidade pecuário, Paderne não tem argumentos financeiros e económicos nem uma dinâmica que coloque ao fim de contas investimentos suficientes para criar emprego. E isso Paderne não tem. Por isso, é por esse lado que temos de ver Paderne. Não é lembrar de dizer: *Há o Giro não vai a Paderne, Paderne vai desaparecer do mapa, vai ficar no deserto.* Por amor de Deus". -----

Francisco Oliveira: "Eu punha aqui uma questão muito direta ao Senhor Professor se pudesse responder. A ideia que eu tenho, a senhora Engenheira peço desculpa. A ideia



que eu tenho relativamente à forma como se desenvolve o território tem muito a ver também com as acessibilidades e com os transportes. Nós ouvimos falar e dizer, *não, este espaço aqui tem metro à porta de casa, tem facilidade de transporte e aconteceu também por exemplo a linha de Sintra ter desenvolvido o transporte ferroviário e portanto a ideia que dá e eu concordo ali com o Senhor Deputado Adriano Ferrão, que de facto não é o Giro que está a levantar problemas a Paderne. É um dos problemas e seria uma das soluções para que, se começasse a dar a volta à questão de Paderne, ou seja, há investimento que tem de ser feito não necessariamente só no Giro. Agora se nós não começamos por fazer esse investimento, seja no Giro, seja noutras áreas é natural que as pessoas não se fixem nesses locais e que fujam desses locais e que tentem para zonas que têm outro tipo de acessibilidades. Portanto a pergunta que eu colocava, muito diretamente à senhora Engenheira e ao Senhor professor é exatamente se: a deslocação por assim dizer das cidades ou a forma como ela se desloca não tem a ver com esta política de definição de para onde é que vamos levar os transportes, as infraestruturas, aquilo que é necessário na cidade ou na população? É natural que as pessoas se sintam bem onde têm os seus serviços e onde possam eventualmente estar rapidamente de acesso aos serviços que pretendem. E nessa mediada o Giro sem dúvida será um elemento, não será um elemento determinante. Mas como o Senhor Deputado disse e muito bem, de facto verifica-se que Paderne está a definhar e não há medidas quer no Giro quer noutras áreas que possa permitir que os jovens se fixem ou que outras populações se venham a fixar. E portanto esta é mais uma componente. Muito obrigado".-----*

Pedro Coelho: "Depois desta resenha histórica interessante do Deputado Adriano, mas que se refletia de certeza ao início de século vinte, meados da primeira década, segunda, talvez terceira década do século vinte. Eu vou-lhe dar agora uma perceção da primeira década do século vinte e um. É que a minha perceção, que não foi uma perceção foi algo palpável, quando Paderne teve a escola profissional instalada, os alunos não conseguiam chegar às oito da manhã à Escola Profissional. Isto é, as aulas começavam às oito e meia mas às oito e meia não estavam nenhum aluno na sala. Porquê? Porque a escola tinha sido disponibilizada de Faro para Paderne, exatamente nessa âncora que o interior tem que ter e foi uma boa medida, mas os alunos não chegavam a horas. Os transportes eram o fator crítico significativo porque tinha que existir uma intermodalidade com o comboio e essa intermodalidade até à data não



existia, que agora julgo continuar a não existir e impedia exatamente esse desenvolvimento. E esta questão se estamos a remontar ao início do século vinte e um, podemos passar agora para a segunda década do século vinte e um também que se inicia. Parece que há um projeto de investimento para a futura Faceal onde se diz que é uma área ligada ao ensino, ao profissional ou de qualificação já de profissões existentes no domínio do mar no domínio da economia azul. Não estou a perceber mais uma vez como é que os alunos ou toda essa procura que se vai instalar naquele local vai ter os meios de transporte. E vão-me dizer, a seu tempo se verá. Sim. Exatamente, mas esta concessão é até dois mil e trinta e não prevê nenhum circuito nessa direção. E agora que estávamos a falar em números e que estamos a falar de equilíbrio de contas entre o interior e o litoral, obviamente que no litoral há muito mais residentes. Obviamente há muito mais turistas, e os turistas exatamente se fossem bem capturados por esta concessão teriam um fator significativo acrescido para a dinamização da mesma. E então se o Senhor Deputado cria números eu volto-lhe a dizer o número. Nós temos oito virgula quatro milhões de dormidas no concelho e temos só um virgula um milhões de passageiros, onde PART deste número significativo, cinquenta e sete por cento deste número são títulos mensais que são em muito os estudantes que utilizam isto como transporte escolar. Por isso aqui está demonstrado que exatamente esta concessão não está a conseguir-se alavancar no setor do turismo e se alavanca-se o setor do turismo poderia a seguir aumentar a sua acessibilidade às zonas mais interiores, Paderne por exemplo como estávamos aqui a falar."-----

Adriano Ferrão: "Por um lado, a escola que esteve em Paderne tinha muitos alunos que não eram só deste concelho, eram de outros concelhos. Lembro-me de lá ir várias vezes e de constatar até por causa de alunos que vinham de Alte e vinham de Messines e por isso não havia aqui nenhum interface entre estes concelhos não havia essas possibilidades e por isso tínhamos alunos com esse atraso. Mas não era bem esse o especto para mim fulcral. O que é fulcral realmente nesses números que referiu dos oito milhões e tal de dormidas e dos oito milhões de dormidas para, pois de dormidas porque nós depois temos uma taxa média de dormidas de quase cinco por visitante, pudemos fazer essas contas. Desses visitantes só depois temos um movimento de Giro que disse-me que é de um milhão e pouco, então isso mostra exatamente o que eu tinha acabado de dizer antes. Que é, as pessoas que nos visitam e nós sabemos isso, basta olhar para o Verão e para a intensidade de trânsito que temos. Por isso as pessoas que



nos visitam trazem maioritariamente transportes próprios e por isso não usam não tem o apelo, se elas não têm em Lisboa e todos os dias em Lisboa é um engarrafamento para entrar, elas também aqui não têm o apelo de deixar o seu carro e ir no Giro para Paderne. Isto é romântico não é, no mínimo. No mínimo, mas repare e continuo só a sublinhar aquilo que disse no princípio. Por uma questão de coerência concelhia eu sou um defensor que o Giro deverá chegar a Paderne". -----

Presidente da Câmara: "Eu acho que estamos a discutir aqui uma questão à volta do Giro a Paderne, mas eu penso e acho que devesse pensar nisto. É que os transportes não passam simplesmente pelo Giro. Existe muitos transportes para além do Giro. Eu já disse há pouco e já tinha dito na última Assembleia Municipal que os transportes de Paderne com o modelo ou modalidade de transporte flexível ou não, irão ser resolvidos. Agora não é necessário que se viva aqui à volta de uma coisa fechada, que é o Giro, que o Giro agora resolve os problemas todos dos transportes. Não vai resolver os problemas todos de maneira nenhuma nem é esse o objetivo. Falou-se aqui se é uma vontade política ser transporte grátis ou não. Evidentemente que é uma vontade política mas também foi uma vontade política fazê-lo levar e fazê-lo espelhar neste caderno de encargos, levar aos locais que eu já disse há pouco. Ir à Guia, ir ao Alfamar, ir às Açoteias, ir a Vale de Parra, ir às Ferreiras e às Fontainhas, isso também é uma vontade política. Passar de oitenta e oito paragens para duzentas e dez paragens também foi uma vontade política. Também falta aqui outros termos por falta de visão, os transportes Giro não esgota os transportes todos como já disse do concelho, não necessariamente. Daqui a se calhar a cinco anos ou seis com certeza que a evolução da sociedade e da comunidade vão andando cada vez mais para a frente, com certeza que há coisas que tem de ser revistas e reequacionadas e até haver outras alternativas. Necessariamente não pensemos que o dia acaba aqui, isto tudo acaba e o Giro agora resolve os problemas todos do concelho. Depois fala-se aqui "chantagem". Não, ninguém vai usar aqui chantagens. Aqui não se trata de chantagem, aqui trata-se apenas e eu quando chamei à atenção há bocado disto, é precisamente isto. É que nós temos algum tempo para fazer isto, já andamos evidentemente conforme disse há bocado a Engenheira Suzana, já se anda aqui há algum tempo a elaborar o caderno de encargos, já teve recuos, já teve avanços, já introduzimos situações que foram razoáveis e bastante boas também no caderno de encargos, foi enriquecido, foi melhorado, com certeza que teremos sempre com possibilidade de haver algumas melhorias mas dentro



de um certo sentido de responsabilidade. Agora não podemos pensar é que o Giro resolve os problemas todos. Eu só quero que pensem nisso e quero que Paderne não fica esquecido por não estar aqui o Giro em Paderne, de maneira nenhuma. Não, de maneira nenhuma. Ninguém pense nisso. E quando se falou há bocado do PDM de Silves em vez do PDM de Albufeira, pelo facto das pessoas se deslocarem para o concelho de Silves, nomeadamente para Tunes, o PDM de Silves e o PDM de Albufeira, salvo erro têm a mesma idade. De mil novecentos e noventa e cinco, salvo erro. Portanto não são situações assim tão diferentes, ainda não foi alterado, evidentemente que isto é um serviço público. E quanto ao trifário evidentemente que há situações que possa vir a ser alteradas, nós podemos decidir um dia qualquer que os alunos, qualquer estudante vai deixar de pagar seja onde for, podemos decidir, enfim, isto pode ser setorizado, evidentemente que sim. Agora não podemos é esgotar tudo à partida que é impossível nós estarmos a fazer aqui uma situação, *agora os transportes gratuitos para toda a gente*. Não, quer dizer, não estamos nessa alínea. São alíneas, são opções, evidentemente que sim, não se trata disso. Agora que houve aqui uma vontade política em levar o Giro o mais longe possível e servir o máximo de pessoas possível, é verdade. É verdade, não se pode escamotear. Que o Giro não resolve os problemas todos dos transportes do concelho, também é verdade. E evidentemente que há de haver sempre pessoas que independentemente de o Giro passar lá e o Giro não vai passar nem nunca irá passar a todas as casas. Não vai, de certeza absoluta que não vai. Assim como a ferrovia também não vai, assim como uma linha qualquer de transporte rodoviário também não vai. Há de haver sempre complementaridades de transportes que obriga realmente que se apanhe vários transportes para se chegar a um mesmo destino. Portanto depende, tudo depende. Portanto nós, enfim, penso que estamos em condições de avançar com uma situação. E Paderne posso garantir e garanto novamente que vai ser resolvida. Isso podem ter certeza disso". -----

Presidente da Junta de Freguesia da Guia: "Muito boa noite a todos. Como falo pouco, então vai ser bastante rápido. Em primeiro lugar agradecer, porque é uma necessidade já bastante antiga da Freguesia da Guia que é a passagem do Giro lá pela Freguesia. É bastante importante, já várias vezes tive oportunidade de falar com o Senhor Presidente e mesmo com a Engenheira Fátima que está ali atrás também, que vai ser bastante importante para a nossa freguesia. Por isso é com uma grande alegria que eu vejo que a Guia está aqui no plano do Giro. Em relação ainda há pouco do que o



Deputado Roberto falou e bem, e bem, Paderne vai ter casas e depois as famílias não têm o Giro para se deslocarem para Albufeira, pois nós na Guia encontra-se o inverso. Temos o Giro mas não temos casas. Que na última apresentação que foi feita pelo Presidente da Câmara não foi apresentado no projeto habitação para a nossa freguesia. E também queria perguntar à Senhora Engenheira Suzana em relação à estrada municipal quinhentos e vinte seis, que é a estrada que liga Vale de Parra, da Rotunda da Carroça, onde se estão a ser feitas aquelas obras da Câmara a tirar a calçada e por o pavê até Albufeira, se essa estrada também é a mesma situação da outra, quinhentos e vinte e seis. Se também está a ser abrangida pelos transportes, neste caso da AMAL. Obrigado".-----

Engenheira Suzana Gomes: " Eu penso que das questões todas a única questão técnica é mesmo esta última, não é. Sim, a quinhentos e vinte e seis está a ser abrangida por circuitos que já existem e que estão a cargo da AMAL. O único troço que nós vamos incluir e com alguns horários, porque vamos a Patroves numa destas linhas que eu mostrei e portanto vai ser desde aquele entroncamento da estrada de Patroves com a quinhentos e vinte seis até à Marina. E aí vamos passar em alguns troços, tudo o resto tem até um número significativo de carreiras ao longo da quinhentos e vinte e seis".

Professor João Figueira de Sousa: "Eu há pouco respondi só àquelas duas questões muito concretas, agora se calhar vou aproveitar e mesmo no seguimento da questão que me colocou fazia aqui só um ou outro comentário só para esclarecer uma ou outra questão. Em relação à questão direta que me colocou que era no fundo a questão da acessibilidade do território e dos transportes no fundo a serem um dos elementos aqui também no desenvolvimento do território. Há aqui sempre uma preocupação, é verdade sim, os transportes só por si não geram desenvolvimento. Nós aliás já ouvimos aqui falar disso e portanto por só transportes também não é forma, o mais natural seria que eles não andassem vazios para cá e para lá ou com pouca procura. Portanto tem de ser uma política integrada e certamente ultrapassa seguramente a política de transportes. Nos transportes costumamos falar muito de adequar as funções de transporte também ao território, às soluções do território e por isso é que nós estamos aqui a falar de um transporte urbano. Eu queria dizer que eu percebo obviamente as preocupações que têm sido colocadas mas eu dê-vos dizer que no ponto de vista técnico esta rede excede muito daquilo que seria uma rede meramente urbana, e portanto já não é uma rede urbana como era a rede Giro e portanto que era



aquela que era suposto tratar. Portanto estive a ver de facto com aquilo que foi falado com a Câmara, que foram até recomendações, eu lembro-me de estar em reuniões onde de facto foi sugerido que ela fosse expandida e portanto esta rede já não é uma rede puramente urbana já é uma rede maior embora nós estejamos a falar de uma rede urbana. E por outro lado à soluções de transporte adequadas de facto para outras tipologias mais rurais e de baixa densidade e que podem havendo mais procura podem até facilmente ser transformadas em linhas mais regulares e com maior procura e portanto aí também estamos, aquela preocupação da descarbonização, também estamos a fazer com que não haja autocarros vazios de um lado para o outro e só haja autocarros quando à necessidade e portanto são perfeitamente adequados. Por isso é que quando falamos do flexível pode ser de facto adequado para estas áreas de menor densidade, de menor procura e à medida que elas se vão desenvolvendo e vão gerando mais procura depois aí termos a possibilidade de transformar algumas destas linhas em transportes regulares que é o que acontece muitas vezes. Eu percebo a angústia que é daquilo que foi quase transmitido aqui, mas isto é uma concessão a dez anos. É uma concessão a dez anos porque, para haver equilíbrio da concessão e para fazer face aos investimentos de melhoria do serviço que é desejado tem que haver investimento por PART do privado e portanto tem de haver um período de rentabilização de retorno deste investimento e por isso é que são dez anos. Porque de facto os requisitos, estamos a melhorar muito daquilo que é o serviço, estamos a exigir de facto muito mais e portanto o investimento é maior. E por isso é que provavelmente quando há pouco falava do preço das tarifas pode ser também mais dificilmente ser percebido como é que, por outro lado exigimos muito mais e por outro lado agora e pagamos tudo, portanto à menos compensação do lado das tarifas. Mas eu queria vos dizer, é que, independentemente de ser os dez anos que é o prazo no fundo onde há o retorno da concessão, o equilíbrio para o privado poder estar em estabilidade e poder tranquilamente investir, os senhores não deixam, o Município não deixa de ser a autoridade de transportes e portanto não perde durante estes dez anos a capacidade de intervir no seu sistema de transportes. Portanto, pode obviamente daqui a dois ou daqui a três, ou discutir a concessão ou por e simplesmente lançar a concurso uma nova linha. Não está impedido de o fazer e havendo essa procura o Município pode perfeitamente fazê-lo. Não estou a dizer que é para pagar, mas se for, porque não. O Município é a autoridade de transporte e não está impedido de o fazer com esta



concessão, mas se lançar uma nova linha concorre quem quiser. Portanto isso aí não tem que haver acordo concessionário. O concessionário não tem, nós não temos aqui, já não há coutadas dos concessionários onde só eles é que entram como havia nas licenças. Ele tem esta linha, se lançarmos uma outra linha quem quiser concorre. Não sobre as linhas que existem, obviamente, isso parece evidente. Depois queria-vos dizer só mais uma questão que tem a ver com a questão da intermodalidade. Também percebi que havia aqui algum desconforto, digamos, à questão da intermodalidade. Não é possível por num concurso onde vai concorrer um concessionário que não é o mesmo que tem as linhas interurbanas nem é o operador ferroviário nem os outros todos dizer: *o senhor está obrigado a fazer isso*. Portanto, ou as autoridades, isso aliás é um problema do país, o que está a ser feito, quando é o Estado, o Estado é o dono da CP é dono da Carris e diz: *"eu quero aqui um passe combinado"*. Quando não é, o que está a ser feito com os operadores é no fundo levá-los a fazer isto, foi o que a AMAL fez no seu concurso. A AMAL tem precisamente também este direito, de dizer que os senhores têm de fazer isto, tem de fazer as iniciativas, se não conseguirem têm de explicar porquê que não conseguiram e quais foram os operadores que não facilitaram isso. Obviamente que o Município depois pode ter aqui um papel de negociar com a CP, que é muito difícil começar, mas não pode por aqui no concurso, que isto é mesmo assim e é obrigatório. Isso pode ser feito mas é também com a AMAL e com o Estado. O Município não tem competências para fazer isso só por si. E por isso é que preocupado com essa situação é que pôs lá essa questão e quer acompanhar isso no sentido que isso seja de facto, mas não pode obrigar um privado a fazer isso. Não pode obrigar um privado a dizer: *"o senhor tem de se entender forçosamente com a CP."* Porque se a CP não se entender com ele como é que ele concorre e como é que se obriga a isso. Portanto, essas preocupações estão no concurso, não limitam nada, ou seja, ninguém está preso durante dez anos e portanto à flexibilidade, o Município continua a ser a autoridade de transporte. E queria-vos só dizer para terminar Senhor Presidente, que eu também tenho de cumprir com o tempo certamente, dizer, que a procura também é o que é, quer dizer nós não vamos pensar de facto e daí estou de acordo, muitos dos turistas que cá vêm querem ter o carro, não querem andar só em Albufeira, querem também poder ir a outros sítios do Algarve, querem poder ir mais longe. Portanto, nós podemos fazer com que eles em Albufeira andem mais de transporte público quando cá estiverem, isso é ótimo, mas eles não vão largar certamente o carro para fazer tudo



de Giro, porque, eu penso que também não o faria. Não sei, a não ser que só queiram estar aqui, haverá alguns turistas que sim e esses poderão obviamente só usar o Giro. Obrigado".-----

João Silva: "Sim já tinha e realmente a minha questão foi acabada de responder pelo Professor. Tinha a ver com a concessão dos dez anos e se a Câmara Municipal continuava a manter a sua autoridade para poder fazer as alterações que quisesse. Mas já que tenho o microfone na mão aproveito também para dar os parabéns ao executivo por todo este plano de evolução do Giro, acho que é um salto bastante qualitativo em relação àquilo que já tínhamos. Há quinze anos estávamos no zero, depois passamos para cinco e hoje passámos para onze e acho que estamos a evoluir muito bem. E também constatar o facto, de pelo menos o Partido Socialista, a única coisa que parece que está menos bem tem a ver com Paderne. O qual também nós lamentamos obviamente, ninguém quer deixar Paderne de PART mas fazer politização apenas só pela questão de Paderne também me parece que seja a maneira mais correta de levar isso por esse caminho. É só, obrigado". -----

Pedro Coelho: "Tenho aqui por último esclarecimento do Professor, quanto à questão dos turistas usarem o transporte só em Albufeira. Até deu o seu exemplo: "se fosse turista traria o seu carro próprio ou alugado". Pois exatamente por isso é que é importante a ligação ao comboio, porque podem vir do aeroporto para aqui, de Faro para aqui. Porque há transporte já integrado no transporte do próximo que é o transporte urbano de Faro ao aeroporto e ao caminho-de-ferro. Se essa questão ficar em termos de tempo ser atrativa essa questão da mobilidade regional tem outra dinâmica e Albufeira tem oito virgula quatro milhões de dormidas. Volto a frisar, é o principal concelho turístico do Algarve, até dos principais do país, por isso estamos aqui a ver o motor que temos aqui para alavancar a procura do transporte público. Mas dito isto, o que queria intervir novamente era para frisar a necessidade de mais investimento na rede de transportes, não está em causa que esta concessão melhore o serviço que existe. É evidente, melhora. O que estamos, julgo neste debate, que já é o terceiro dia de debate sobre esta matéria, tentar contribuir para que esta concessão seja melhor e que haja compromisso para além de melhorias efetivas no texto do caderno de encargos que haja alguns compromissos, como por exemplo, falava o Presidente de Junta de Paderne, face ao transporte flexível de Paderne em que haja aqui uma calendarização para que ele apareça. Mas quando estava a referir este aspeto



do investimento, queria salientar novamente dos oitocentos mil euros de obrigações de serviço público e a candidatura, por isso é que na Assembleia anterior isto tudo estava interligado, uma candidatura ao CRESC Algarve para, salvo erro até dois mil e vinte e quatro, isto é de quatro anos, vinte e três, de cinquenta por cento. Isto é, com financiamento de cinquenta por cento, isto significa no investimento das obrigações de serviço público do Município o investimento Municipal será de quatrocentos mil euros. Quatrocentos mil euros para vinte, quatrocentos mil euros para vinte e um, quatrocentos mil euros para vinte e dois e quatrocentos mil euros para vinte e três. Então se assim é, julgo que há uma almofada de investimento aqui que pode ser colocada num conjunto de valências da concessão. E é esta a questão que julgo que deve ficar em cima da mesa para perceber como é que mantendo até o investimento dos oitocentos mil euros do orçamento municipal como é que é possível melhorar os serviços do Estado por este transporte, seja ao nível da qualidade do mesmo ou seja ao nível do tarifário". -----

Engenheira Suzana Gomes: "Em relação ao investimento o que foi proposto para financiamento é só até dois mil e vinte e três, portanto não são os oito milhões, são os três milhões, porque só podemos contabilizar até dois mil e vinte e três. É só até dois mil e vinte e três, portanto só podemos propor a financiamento porque o "Crash" só termina em dois mil e vinte e três. Nós não temos metade do investimento. Até dois mil e vinte e três, pronto, ok. Independentemente disso, há pouco também falavam na questão de quanto é que estamos a investir neste momento. Neste momento o valor que nós pagamos é cerca de um milhão e quinhentos mil, um milhão e seiscentos mil à Eva. E retornamos e temos uma receita de cerca de setecentos e cinquenta mil, oitocentos mil. Portanto estamos a pagar por ano cerca de setecentos a oitocentos mil euros, não são os dois milhões. Se calhar o que vê é sem a receita. Era só para esclarecer. Em relação a alterar qualquer coisa é como o Senhor Presidente já disse. Aquilo que alterarmos carecerá obrigatoriamente de novo parecer prévio vinculativo da MT e portanto não percebi quais eram as alterações propostas para manter o valor". -----

Pedro Coelho: "Não querendo fazer qualquer síntese, mas deixando novamente em aberto, as propostas já foram várias. Já foram desde o passe família, onde disse que se calhar não seria necessário, dos jovens, se calhar não seria necessário, mas não está clarificado aquela questão dos jovens que não estudam no Concelho. Como é que ficam esses passes? Mas vamos lá à questão agora, vamos a uma questão muito simples de



investimento, volto a dizer, só não comecei por aqui, para não voltar a frisar, parece que estou sempre a bater na mesma tecla, mas esta tecla é importante porque é a qualidade de serviço que estamos aqui a defender, até para responder ao anseio do Senhor Presidente de ter agora duzentas e dez paragens ao contrário das oitenta. Mas se estas duzentas e dez paragens não tiverem bem motorizadas com indicação de qual é o horário, porque exatamente essa é a grande mais-valia que este Giro trás e é uma vantagem clara do serviço prestado, as linhas são menos extensas e a pessoa não entra no Giro e leva uma hora para chegar a um determinado sítio. Vai levar muito menos tempo para chegar a um determinado sitio, está bem delineada a linha e a bom tempo chega, mas o que quero dizer com isto é, se achava que a transbordos se não tivermos paragens em tempo real o que isto pode acontecer no meio do transito no Verão, que vamos ter, porque exatamente como disse Deputado Adriano Ferrão defendeu há muitos carros a circular durante o Verão, o que vai acontecer é os turistas ou os residentes saem do autocarro e não sabem quando é que o outro aparece. E de repente isto não vai ser atrativo, isto vai desmobilizar o uso deste tipo de transporte. Se tivermos uma informação em tempo real, sabemos, a linha tal vai aparecer dentro de dez minutos, a linha tal vai aparecer dentro de cinco minutos e isto é uma extrema melhoria da qualidade de serviços. E isto, não estamos a falar de investimentos avultados, estamos a falar é portanto na qualidade de serviços e isto é defendido no estudo que está da concessão é defendido no plano de mobilidade. Agora considerar como valor mínimo três paragens destas, como valor máximo para ter a pontuação máxima, dez paragens destas em duzentas, acho que está tudo dito quando há pouco perguntava qual era o investimento que era necessário, por aqui, e julgo que isto, não necessita de ir à AMT, não vejo o porquê, mas é uma questão de fazer uma auscultação prévia. Estão aqui já uma medida significativa. Outra que não percebo como é feita a gestão, essa é uma questão mais de gestão e não talvez de investimento é para exatamente conseguir chegar de forma rápida à estação, para chegar rápido ao aeroporto é necessário que nós não levemos quarenta minutos a fazer a linha que chega à estação de caminhos-de-ferro como está previsto. Se calhar em alguns horários que façam interface com o comboio devíamos ter paragens suprimidas e daí novamente a informação em tempo real ser interessantíssima para conseguir fazer esta gestão, reduzir para que, seja de forma muito rápida a chegada à estação do caminhos-de-ferro".-----



Presidente da Câmara: "Uma vez mais quero dizer e repito, Paderne não está esquecida. Fala-se tanto em Paderne e continua-se sempre a falar em Paderne. Paderne não está nem pouco mais ou menos esquecida e o Giro não é a única solução para os transportes. Segundo ponto: queria dizer também que o facto de haver três paragens com a informação e o máximo dez, é em termos da proposta que está agora para ir, o caderno de encargos que está agora para ir a concurso. Não significa porém, que depois de feita uma avaliação não se possa, do conhecimento próprio do Município na altura colocar outras paragens com o mesmo tipo de informação. Nada disso está fechado e nada disso, tal qual como falei há pouco na questão do tarifário para os vários tipos de utentes. Portanto, tudo isso é possível ao longo do contrato depois de fazer a avaliação de todas essas situações. Eu penso que isso é tudo possível. Portanto, não pode ficar com certeza é completamente agora já à partida tudo contemplado sem sabermos exatamente o que é que estamos a falar, isso é verdade. Às vezes, para quê. Nós temos de pensar primeiro que há situações que vão ser resolvidas com certeza, não vão estar dez anos estagnadas no mesmo sítio, com certeza que vão mudar, a sociedade vai mudar muito em dez anos com certeza que sim. Assim, por exemplo, faço lembrar que Albufeira quando começou com o Giro, não ia às Ferreiras. Depois é que se fez uma linha própria para as Ferreiras, mais tarde. Portanto tudo isso são situações que têm de ser dinâmicas e têm de ser um pouco consequentes daquilo que vai acontecendo ao longo do tempo. Seja fluxo de pessoas, seja as características das pessoas, seja pela questão da demografia, seja a questão de época alta ou época baixa, seja a questão de crise ou não crise, isso também depende muito disso tudo. Portanto tudo isto será com certeza contingente essencial à volta daquilo que forem as mudanças. Tudo isto é possível, haver alterações, com certeza que vão haver muitas alterações nestes vários níveis, mais tarde ou mais cedo se calhar de uma forma ou de outra irá ser contemplado".-----

Pedro Coelho: "Senhor Presidente, gostaria de fazer-lhe duas perguntas. Primeira é se não consegue fazer um compromisso com o valor, uma vez que não está a querer alterar os critérios, penso que seria a questão mais fácil e isto é um investimento significativo para o seio da concessão, mas se não está a querer alterar os critérios, então esse valor que estamos aqui em presença de quatrocentos mil euros que são cofinanciados, isto é, as obrigações de serviço público só passam a ser efetivamente em despreza de orçamento municipal de quatrocentos mil euros ao ano, não é.



Quatrocentos em dois mil e vinte, quatrocentos em dois mil e vinte e um, vinte e dois e quatrocentos em vinte e três, para não haver qualquer dificuldade de interpretação, então estamos a falar de um valor significativo que poderia ser investido nessa melhoria das infraestruturas e neste caso nas paragens em tempo real por exemplo. E acho que o Presidente poderia chegar e esse compromisso aqui perante nós. Mas a segunda pergunta, julgo que é para si mas também para os técnicos e consultores que o acompanham, que ainda não foi aqui falado hoje, mas tem que ficar esclarecido. Que é: se existir uma possibilidade de estender o PART a este transporte como é que o subsídio estatal do PART entra nesta concessão? E se esta concessão está preparada exatamente para receber este subsídio ou se esse subsídio é dividido depois de forma equitativa por concessionário ou não? Não é feito dessa forma, e é só subsidiado as obrigações de serviço público, como é que funciona para ao fim ao cabo o município tenha um passe mais reduzido, um preço mais reduzido?"-----

Presidente da Câmara: "Vou responder à primeira questão, que é a questão dos quatrocentos mil euros anuais de dois mil e vinte e um, vinte e dois e vinte e três, que é no período em que acaba este quadro. Significada porém que estamos a falar numa coisa que pode ou não vir a existir. Foi feita uma candidatura mas não significa por isso que ela seja aprovada ou que seja aprovada na totalidade ou que até seja aprovada. Caso venha a ser aprovada, será de todo lógico, haver alguns investimentos precisamente nos transportes, na concessão de Giro. Acho que é lógico, perfeitamente lógico. Não tem em absolutamente nenhum em aqui hoje apresentar esse compromisso relativamente a isso, absolutamente nenhum. Caso venha a ser aprovada a candidatura, caso se não vier a ser pode acontecer na mesma, não os mesmos, eventualmente outros investimento. Pode acontecer perfeitamente na mesma. Não podemos estar a fazer depender é qualquer investimento da aprovação ou não, portanto se houver aprovação melhor. Isso ninguém tenha dúvida, por todos nós. Relativamente à conjugação do PART com este caderno de encargos, peço à Engenheira Suzana". -----

Engenheira Suzana Gomes: "Em relação ao PART, está previsto no caderno de encargos e o PART aplica-se diretamente nas tarifas. Portanto, se for decidido que é aplicado ele será aplicado diretamente nas tarifas ao consumidor. Está previsto no caderno de encargos, o PART pode acontecer durante mais dez anos, pode acontecer durante mais um ano, não sabemos. Todos os anos sai e pode ser decidido ser aplicado ao transporte urbano e é aplicado diretamente nas tarifas. Portanto é aplicado diretamente ao valor



que o consumidor paga, que foi o que aconteceu neste momento, por exemplo nos passes dos intermunicipais. Os munícipes passaram a pagar menos. Esse valor, essa diferença foi financiada no âmbito do PART".-----

Pedro Coelho: "Só um esclarecimento. Mas a receita fica do lado da empresa. No caderno de encargos não salienta a questão do PART, há um texto genérico, pode um pouco se interpretar que pode ser aplicável numa situação destas, mas julgo que era bom revisitar. Não vou estar aqui a dizer que tenho toda a convicção que não é assim, mas tenho toda a convicção que é assim. Isto é, não há qualquer referência ao PART, não há referência há subsidiação do tarifário. Não sei como é que conseguem interpretar isto no presente caderno de encargos. Eu não consigo. Mas se conseguirem e depois for viável, espero é que depois essa questão não seja impossibilitado o acesso porque o caderno de encargos não prevê. Espero que esteja errado".-----

Professor João Figueira de Sousa: "Essas preocupações percebemo-las não é, porque no fundo estamos a condicionar o futuro também à aplicação do PART ou outra redução qualquer tarifária, não estamos não é, e portanto a Autoridade de Transportes a todo momento pode impor obrigações tarifárias e portanto pode determinar redução das tarifas, neste caso aplicando o PART. E portanto o PART é um desconto, o PART não é da concessionária, o PART é da autoridade que vai aplicar um desconto direto aos utilizadores. Por via de ser mais fácil é que nós pagamos ao concessionário, mas pagamos mediante os títulos que ele vende, mas é um desconto aos utilizadores. O que está previsto e é uma prerrogativa da Autoridade de Transporte é que ela a qualquer momento pode aplicar os descontos que entender nas tarifas pagando essa diferença ao concessionário. É óbvio, porque aquela verba era dele. Se daqui a dois anos a Câmara entender que o preço não é aquele mas é um preço mais baixo, porque vai usar dez por cento do PART ou vai financiar em trinta por cento o concessionário está obrigado a fazer isso. Isso é uma competência da Autoridade de Transporte, portanto a qualquer momento o faz. Porque é que o PART não aparece explicitamente agora a dizer que é x ou isto por cento, porque isso limitava demasiado até a própria Autoridade de Transporte, até o próprio Município. Ele pode fazer isso a qualquer momento e quando entender fá-lo, depois de decidir em que percentagem é que faz em cada passe e o concessionário é obrigado a fazê-lo. Decorre da lei até, embora haja uma referência de facto rápida ao PART porque é do consentimento que devia de ser mesmo assim e



não dizer já que é trinta por cento ou quarenta para não nos arrependermos daqui, ou seja, podemos fazê-lo a qualquer momento e alterar a qualquer momento".-----

Pedro Coelho: Para finalizar só essa questão, só queria ter a certeza se o que estamos a falar não tem nada a ver com o que está no ponto dezassete ponto cinco, página onze e cento e oito e cláusula décima sétima do caderno de encargos. Se não se aplica a cláusula décima sétima, número cinco, tudo bem. Se aplica-se, fico outra vez sem perceber. É que há aqui uma questão de, e eu posso ler "o *conselheiro tem direito à partilha em termos equitativos dos benefícios da exploração da concessão obtidos pelo concessionário nos casos previstos no artigo trinta do regime jurídico dos transportes públicos e no artigo trezentos e quarenta e um do CCP, aplicando-se à definição o montante do benefício a respetiva repartição bem como adoção do mesmo montante da compensação por obrigação de benefícios públicos*". Daí eu volto a frisar a questão, se não é este artigo então que se refira qual é e fica esclarecido. Esta questão vem da Assembleia anterior, está-se novamente a colocar a questão, julgo que pode ser esclarecido qual é o artigo que se aplica".-----

Professor João Figueira de Sousa: "Não, não é essa. O texto que referiu refere-se a uma questão que era obrigatória estar aí, que é, vamos imaginar que as receitas são superiores. Que a procura é como nós queremos, é superior. E se for muito superior a um limite, isto aqui também vem referido, deveria estar aí, mas aí está dito de acordo com a lei, ou seja, pode haver uma repartição de verbas daquilo que ele receber a mais. E portanto não tem nada a ver com o PART. Tem a ver com, a procura foi superior, nós tínhamos estimado que ia receber x, vai ter um lucro superior e portanto apuradas as contas no final do ano essa procura devia ser dividida também com a Câmara. E portanto, é quase uma cláusula de salvaguarda que dificilmente é atingida. Se tudo isto estiver bem calculado, mas que de acordo com a lei é assim, tem de estar aí".-----

Presidente da Assembleia: "A Senhora Engenheira estava à procura da cláusula. Agora vou eu fazer a pergunta. Não está respondida, é isso Pedro? Não está. Mas qual é a cláusula então? É que a Senhora Engenheira está à procura. Não existe cláusula é isso. Então o que o Pedro está a dizer é que não existe essa cláusula".-----

Professor João Figueira de Sousa: "O que eu dizia há pouco é que esta prerrogativa é uma prerrogativa a todo o momento da Autoridade de Transporte. E portanto ela aplica o PART quando entender e eu só tenho que comunicá-lo lá à concessionária e ela tem que aplicá-lo. Se a Câmara Municipal a qualquer momento disser " a *concessionária*



a partir de agora passa a fazer um desconto ao utilizador de x e eu pago essa diferença", a concessionária só tem que cumprir. Decorre da Lei, decorre da Lei cinquenta e dois, é uma imposição tarifária e portanto está perfeitamente salvaguardado. Eu vou-lhe dizer de uma outra forma, não sei se lhe chega, essa prerrogativa, essa possibilidade existe a todo o momento, de acordo com a lei cinquenta e dois".-----

Presidente da Assembleia: "Ou seja, não precisa de estar porque é de aplicação direta".-----

Nada mais havendo a discutir o Presidente da Assembleia deu por encerrada a sessão, cerca das 21:30 horas, de que foi lavrada ata que, depois de lida e aprovada, será assinada nos termos da Lei. -----

Albufeira, 17 de Fevereiro de 2020 -----

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA \_\_\_\_\_

A PRIMEIRA SECRETÁRIA \_\_\_\_\_

A SEGUNDA SECRETÁRIA \_\_\_\_\_

