

AC. EM CÂMARA

(15) ALTERAÇÃO DO MAPA DE PESSOAL:- Pelo Vereador Ricardo Rego foi apresentada a proposta que seguidamente se transcreve:- **“PROPOSTA - ALTERAÇÃO DO MAPA DE PESSOAL -** Considerando a necessidade de dotar o município de recursos humanos que permitam a exploração do serviço de transporte público urbano com recurso a meios próprios, e uma vez que essas funções e postos de trabalho não se encontram previstos no Mapa de Pessoal para 2024, propõe-se que a Câmara Municipal delibere propor à Assembleia Municipal a aprovação da sua alteração, ao abrigo do disposto nos artigos 28.º e 29.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, nos seguintes termos: •Assistente Operacional - Agente Único de Transportes Coletivos:•Funções: - Funções de natureza executiva, de carácter manual ou mecânico, enquadradas em diretivas definidas na área de condução de autocarros de transportes de passageiros, segundo percursos preestabelecidos, atendendo, designadamente, à segurança e comodidade daqueles; parar o autocarro, segundo indicação sonora de dentro do veículo ou por observação dos sinais feitos nas paragens, a fim de permitir a entrada e saída de passageiros; Cobrar bilhetes e verificar que os passageiros que transporta estão credenciados para o efeito; Informar os passageiros dos circuitos e tempos de viagem; Preencher e entregar diariamente no sector de transportes o boletim diário de viatura, mencionando o tipo de serviço, quilómetros efetuados e combustível introduzido; Tomar as providências necessárias com vista à reparação do veículo, em caso de avaria ou acidente; Assegurar o bom estado de funcionamento do veículo; ♦Área de formação e outros requisitos: Escolaridade obrigatória; ♦Carta de Condução (categoria D) e Carta de Qualificação de Motorista (CQM); ♦Número de postos de trabalho – 25; ♦Natureza do vínculo – contrato de trabalho a termo resolutivo incerto para o exercício de funções em estruturas temporárias de entidades empregadoras públicas – concessão do serviço de transporte público urbano. (a) Ricardo Rego.”. A Câmara Municipal deliberou aprovar a transcrita proposta e consequentemente remeter a mesma para aprovação da Assembleia Municipal. Esta deliberação foi tomada por maioria com os votos favoráveis do Presidente da Câmara e dos Vereadores Carlota Borges, Ricardo Rego, Fabíola Oliveira e Cláudia Marinho e os votos contra dos Vereadores Eduardo Teixeira, Paulo Vale e Ilda Araújo Novo. Por último, foram apresentadas as seguintes declarações de voto – **“DECLARAÇÃO DE VOTO DO CDS/PP -** Senhor Presidente, permita-me que teça algumas considerações sobre o tema subjacente a esta proposta do senhor Vereador Ricardo Rego, a

exploração de serviço público de transportes urbanos por meios próprios, e que faça alguns alertas sobre o mesmo assunto à senhora Vereadora com o pelouro da Mobilidade, a senhora Eng^a Fabíola. Pese embora a irreversibilidade manifestada pelo senhor Presidente quanto à estratégia que pretende concretizar, entendo ser minha obrigação e uma forma de colaboração activa e positiva, no governo desta Câmara. A minha intervenção configurará também uma declaração de voto. Aquando da proposta de exploração de serviço público de transportes urbanos por meios próprios, apresentada nesta Câmara a 30 de Abril, o CDS afirmou que a proposta era um processo de intenções não sustentado. Com efeito, não incluía qualquer tipo de estudo técnico ou económico e financeiro da sua viabilidade, que justificasse a opção nela defendida. Não previa o número de veículos nem o montante dos encargos com a aquisição da frota que se antevia constituir. Nada cai do céu, nem a disponibilidade dos autocarros a adquirir, nem os fundos necessários para a aquisição. A este propósito dos autocarros; o Fundo Ambiental a que se poderá recorrer, não cobre os custos a 100%, havendo toda uma série de regras a cumprir, sendo de recordar que, até à adjudicação e formalização de contrato a aprovar pelo Tribunal de Contas, há outras questões a equacionar, destacando-se designadamente a impossibilidade de recorrer à aquisição através de leasing. Lembrámos que qualquer candidatura a fundos impunha a participação da Câmara, cuja quota-parte será elevadíssima. Nada é de graça. Levantámos outras questões pertinentes, relacionadas com a operacionalização e os custos em qualquer das vertentes a considerar: a manutenção e a reparação das viaturas; os custos da exploração; a bilhética; o sistema informático necessário (só aqui serão mais de 500 mil euros); todo o sistema de apoio à exploração, sem esquecer as instalações necessárias para guarda e recolha das viaturas. A proposta não evidenciava razões que a sustentassem, sem estimativa de encargos, sem estudos de viabilidade económica, não demonstrava o custo/benefício por qualquer forma. A proposta era até dúbia. Por um lado, enaltecia a aplicação de programas de financiamento aos transportes urbanos de passageiros da área urbana e freguesias limítrofes, através da concessão em vigor até Setembro de 2025. Por outro, visava chamar a si a exploração directa com recurso a meios próprios, após o término da referida concessão. A ligeireza da proposta de então mantém-se, pois continuamos na mesma esteira. As Autoridades de Transportes são as entidades responsáveis pela gestão das redes de transportes - os operadores não têm autonomia -, têm que gerir e também planear, pois têm a competência mas não o conhecimento. Este propósito de exploração de serviço público de transportes urbanos por meios próprios, carece de um plano devidamente delineado. O que temos é medidas avulsas, reactivas, a tentar dar respostas a um projecto, a uma intenção, sem se suportar em qualquer estudo de viabilidade ou estimativa de custos.

Continua-se a construir o telhado sem consolidar as fundações/ os alicerces que, de resto, neste momento são até inexistentes. Há que ter consciência de que, no escasso período de tempo que resta até ao término da concessão, no final de 2025, não é de todo possível proceder à implantação da exploração de serviço público de transportes urbanos por meios próprios. Os trâmites e prazos necessários e imprescindíveis, impostos pelas regras decorrentes da lei, não permitem que tal seja possível antes de 2-3 anos, tomando o exemplo de situações similares noutras regiões do país, incluindo a alternativa da abertura ao mercado. O sector dos transportes tem lei própria. A AMT, como regulador e supervisor, tem que emitir um parecer prévio, vinculativo e necessariamente favorável ao estudo que terá de lhe ser enviado pelo Município, fundamentado o propósito de operar/exploração por meios próprios, ou abertura ao mercado. Relembro, falta apenas um ano e pouco para terminar a concessão, pelo que o caos parece inevitável. O fim do contrato de concessão suspenderá de imediato a prestação do serviço e a mobilidade ficará automática e irremediavelmente comprometida. Nesta proposta de alteração do mapa de Pessoal, está subjacente a assunção de um encargo avultado, decorrente da contratação de motoristas, que acarreta despesas com salários, Segurança Social, seguros, o que fôr, inexistindo qualquer previsão. É de notar que, partindo de um salário base de 1078 euros, com uma média de 225 dias de trabalho anual, 25 motoristas com um custo diário de cerca de 140 euros, significarão um encargo fixo de 787.500 euros anuais para a autarquia. E é certo que teremos salários de motoristas com valores base bem superiores, que poderão ir até aos 2.249 euros! É fazer as contas para estimar o encargo, que será bem mais superior ao que mencionei atrás. Mais. Se se der seguimento à pretensão de exploração de serviço público de transportes urbanos por meios próprios, poderá não haver forma da edilidade, no término do contrato de concessão, se furtar às responsabilidades que decorrem da Lei do Trabalho, que poderá impor a transferência para a Câmara do pessoal trabalhador afecto à concessão, como será o caso dos motoristas. Não faz qualquer sentido pensar em vir a contratar 25 motoristas, quando é certo que não se sabe se existirão veículos para eles conduzirem, e que a exploração de serviço público de transportes urbanos por meios próprios não está de forma alguma assegurada. Não pretendo ser a portadora de maus augúrios, mas cumpre-me alertar para o risco de se entrar numa via rápida, aparentemente sem custos, que nem são mencionados, uma antevisão de um poço sem fundo de despesas, em que nos podemos afogar sem remédio ou retorno visível. E não será apenas um prenúncio de desastre financeiro, mas também a afectação da mobilidade no nosso Concelho. Somos um parente pobre e desvalido no que respeita a apoios à mobilidade que, de facto, só contemplam directamente, de forma abrangente e generalizada, os utentes de Lisboa e Porto e as suas cidades satélites. O uso dos dinheiros públicos

- que não são mais do que os impostos de todos nós -, para a melhoria da qualidade de vida dos Vianenses no que respeita a circuitos, horários e frequência dos transportes públicos, será certamente de considerar. Mas não nestes termos, sem um plano devidamente delineado e sustentado em estudos credíveis que contemplem a sua exequibilidade operacional e financeira. O CDS vota contra a alteração do Mapa de Pessoal. (a) Ilda Araújo Novo.”, “**DECLARAÇÃO DE VOTO DO PSD** - Na sequência da reunião de vinte e cinco de junho de 2024 da Camara Municipal de Viana do Castelo e relativamente ao Ponto Nº 15 da Ordem de Trabalhos – Alteração do Mapa de Pessoal, no que se refere à votação do Vereador do PSD e estranhando o propósito e a necessidade deste procedimento, verifico que esta urgência se prende com a necessidade de dar início ao processo que permita a exploração do serviço de transporte publico com recurso a meios próprios, a que o Senhor Presidente apelidou de “processo irreversível”. Naturalmente que uma afirmação destas envolve uma grande responsabilidade dado que neste momento estamos a cerca de 14 meses do fim da concessão dos transportes públicos urbanos de Viana do Castelo. Independentemente da alteração do paradigma ideológico relativamente á forma como se vai desenvolver para o futuro a mobilidade urbana em Viana do Castelo, para não se cair novamente num processo idêntico ao da construção do novo Mercado Municipal é necessário precaver as condicionantes e as consequências associadas ao desenvolvimento de um processo com esta complexidade, tomando como exemplo o concurso internacional que, até ao momento, ainda não foi implementado. Além do mais, as exigências da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) nomeadamente o parecer prévio vinculativo, obrigam a uma maior prudência e cautela na organização e preparação de todo o processo de transformação de modo que esteja operacional no dia seguinte ao término da concessão, segundo exemplos recentes o prazo necessário para o efeito nunca será inferior a três anos. Esta alteração de paradigma encontra algum fundamento na construção de uma mobilidade urbana assente em meios mais ecológicos e até de serviço publico, no entanto, a constante evolução tecnológica ainda não nos permite avaliar com eficácia qual a melhor solução, se a mobilidade com recurso a veículos elétricos ou a mobilidade com recurso a veículos movidos a hidrogénio. Naturalmente que esta decisão deverá ser sustentada num estudo económico e financeiro que permita avaliar a oportunidade e o desenvolvimento de uma nova reorganização da rede e serviços de transporte coletivo publico de passageiros em Viana do Castelo. Relativamente à candidatura ao Fundo Ambiental para a aquisição de autocarros elétricos, convém não cair na ilusão de que a compra será subsidiada a 100%, dado que o que está previsto, mediante determinadas condições, é o fundo poder vir a subsidiar a diferença entre o custo de mercado de um autocarro e elétrico e a diesel, mas como naturalmente se perceberá

esta atribuição de subsidio terá em conta e irá privilegiar o abate dos autocarros a diesel, pelo que, para uma operação com uma frota de 25 autocarros elétricos seria necessário um investimento inicial de cinco milhões de euros fora os encargos com pessoal. Atendendo a esta alteração de paradigma e às necessidades de investimento que envolve esta operação, parece-me castrador da democracia o facto de não se ter efetuado uma consulta pública ou até uma discussão com autorização prévia da Assembleia Municipal sobre este assunto. Desconhecendo como será financiado este investimento, convém lembrar que a contratação de empréstimos pelos municípios é, obrigatoriamente, autorizada pelo órgão deliberativo, sendo que os contratos de empréstimo cujos efeitos se mantenham ao longo de dois ou mais mandatos são objeto de aprovação por maioria absoluta dos membros da Assembleia Municipal em efetividade de funções e de acordo com a alínea a) do n.º 1 do artigo 46.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas (LOPTC), estão sujeitos à fiscalização prévia do Tribunal de Contas todos os atos de que resulte o aumento da dívida pública fundada das autarquias (isto é, dívida que não se destina a ser paga até 31 de dezembro do ano em que foi assumida). Face ao exposto e dado que neste momento não estão reunidas as condições necessárias para o desenvolvimento e reorganização da rede de serviços de transporte coletivo de passageiros em Viana do Castelo, o agendamento deste ponto afigura-se desadequado e inoportuno visto que a necessidade destes Assistentes Operacionais só se irá verificar, eventualmente, em 2025, pelo que o Senhor Presidente está a começar este processo “construindo a casa pelo telhado”, pelo que fica assim justificado o voto contra do Vereador do PSD. (a) Paulo Vale.” **DECLARAÇÃO DE VOTO DO PS** - A vontade do Município em assumir a operação de transportes na área urbana do concelho resulta da interpretação dos crescentes debates sobre sustentabilidade e o futuro do planeta, impulsionados pelo desejo, dos nossos concidadãos, em garantir maior qualidade de vida no ambiente urbano, para o qual concorrem as melhores práticas no domínio da mobilidade urbana. Só com soluções inovadoras e um novo modelo de gestão, de iniciativa pública/municipal, conseguiremos alcançar a necessária revolução do atual sistema de transporte. A substituição dos tradicionais veículos de combustão fóssil, por uma frota moderna de veículos elétricos, silenciosos e eficientes permitirá alcançar este desígnio coletivo. Os benefícios dessa inovação tornar-se-ão evidentes de imediato, porque a redução da pegada de carbono urbana concorrerá para a saúde dos nossos concidadãos, resultante da melhoria da qualidade do ar. Nesse sentido, o Município está a implementar todas as ações e tarefas, em simultâneo, para que no mais curto espaço de tempo, passa garantir todas as condições de operacionalização do novo sistema de transporte públicos para a área urbana. A alteração do Mapa de Pessoal é apenas uma das múltiplas tarefas em desenvolvimento, devidamente

planeadas e calendarizadas, numa clara demonstração de assertivo planeamento e consciência das condições de operacionalização, nomeadamente do tempo necessário. Estranhámos as preocupações expressas por alguns dos senhores vereadores da oposição, porque essas sim são redutoras, genéricas, interessadas e, de certa forma, até articuladas. Não há solução “chave na mão”, nem “casa pronta”, como defende parte da oposição. Nós seguimos outro caminho, queremos ser os construtores desta nova “casa”, escolher os materiais para cada fase e estabelecer o calendário da edificação da mesma, para que o seu resultado garanta nova qualidade do ambiente urbano, ou seja: do serviço público de transportes na área urbana do concelho e dos seus respetivos indicadores ambientais. (a) Luís Nobre; (a) Carlota Borges; (a) Ricardo Rego; (a) Fabíola Oliveira.

25 de Junho de 2024