

----- **ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA** -----

----- **SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA, INICIADA NO DIA 13 DE JULHO E CONTINUADA NO DIA 20 DE JULHO DE 2004.** -----

----- **ACTA NÚMERO SESSENTA E QUATRO**-----

----- No dia 20 de Julho de 2004, reuniu na sua Sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, a Assembleia Municipal de Lisboa, sob a presidência do seu Presidente efectivo, Excelentíssimo Senhor António Modesto Fernandes Navarro, coadjuvado pelo Excelentíssimo Senhor José Manuel Rosa do Egipto e pela Excelentíssima Senhora Dona Maria Virgínia Laranjeiro Estorninho, respectivamente Primeiro Secretário e Segunda Secretária. -----

----- Assinaram a “Lista de Presenças”, para além dos mencionados, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Álvaro António de Vasconcelos, Álvaro Manuel Ferreira Costa Flor, Ana Maria Conceição Gonçalves, Ana Maria Lopes Páscoa Baptista, Ana Sara Cavalheiro Alves de Brito, António Augusto Pereira, António da Conceição Tavares, António Joaquim Costa Cunha, António Manuel Pimenta Prôa, António Manuel de Sousa Ferreira Pereira, António Sérgio Vaz Rei Manso Pinheiro, António da Silva, Armando Dias Estácio, Bruno Filipe Esteves Medina Rolo, Carlos Alberto de Carvalho Alves Correia, Carlos Filipe Marques Lima, Carlos Manuel Marques da Silva, David Rua de Castro, Deolinda Carvalho Machado, Diana Sofia Almeida Barroso Soares, Domingos Alves Pires, Eduardo Manuel Reis Vieira, Ermelinda Lopes da Rocha Brito, Feliciano Marques Martins Cruz David, Fernando Luís Magalhães Silva, Fernando Manuel Pacheco Ribeiro Rosa, Fernando Pereira Duarte, Fernando Pinto Trindade, Francisco David Carvalho da Silva Dias, Francisco José da Silva Oliveira, Francisco José Fernandes Martins, João Alexandre Henriques Robalo Pinheiro, João Carlos Santos Pessoa Costa, João Jofre da Fonseca Costa, Joaquim António de Oliveira, Joaquim António Canelhas Granadeiro, Joaquim José Miranda Sarmento, Joaquim Maria Fernandes Marques, Jorge Cláudio Bacelar Gouveia, Jorge Manuel da Rocha Ferreira, José das Neves Godinho, José Filipe de Mendonça Athayde de Carvalhosa, José Gonçalves Levita, José Luís Teixeira Ferreira, José Manuel Cal Gonçalves, José Miguel Nunes Anacoreta Correia, José Rui Roque, Luís Ângelo da Silva Campos, Manuel Albino Rodrigues, Manuel Nuno da Costa Estorninho, Maria Custódia Barbosa Fernandes Costa, Maria de Lurdes Jesus Pinheiro, Maria de Lurdes Teixeira Queiroz, Maria Eulália Gomes Frazão, Maria Cândida Rio Freitas Cavaleiro Madeira, Maria do Céu Cunha Menezes Fazenda, Maria Graça Barata Niny Mexia, Maria Luísa Bulhões Silva Castelhana Sabino, Nelson Pinto Antunes, Orlando Bento Antunes Claro, Paulo Alexandre Silva Quaresma, Paulo Manuel Bernardes Moreira, Pedro Manuel Portugal Botelho Gaspar, Ricardo Posser de Andrade Chaves, Rodolfo José Caseiro, Rodrigo Maria Santos Mello Gonçalves, Rodrigo Jorge de Moctezuma Seabra Pinto Leite, Rogério da Silva e Sousa, Rosa Maria Carvalho da Silva, Rui Manuel Pessanha da Silva, Rui Paulo Silva Soeiro Figueiredo, Rui Pereira Caeiro, Sérgio Lipari Garcia Pinto, Victor Manuel Dias Pereira Gonçalves, Vítor Manuel

Alves Agostinho, Nelson Miguel Rodrigues Coelho, Levi Marques Santos, José Dimas Bernardes Salsinha, Domingos Dores Rosa Estanislau, Cecília Conceição Simões Sales, Maria Inês dos Santos Viola, João Manuel Sousa Santos Reis, Jorge Paulo Napoleão Garcia Inácio, Flávio Freitas Rodrigues Fonte, Maria Carolina Tito de Moraes Pereira Oliveira, António Maria Henrique, António Manuel Passos Rapoula, Carlos Alberto Pereira da Costa, Laurentina Antónia dos Santos, Alberto Francisco Bento, Artur Miguel Coelho. -----

----- Faltaram à reunião os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Abílio Martins Ferreira, Aníbal Jorge Dias, António Alfredo Delgado Silva Preto, António José Borges Gonçalves de Carvalho, Isabel Maria de Almeida e Castro, João de Deus Gomes Pires, João Pedro Saldanha Serra, Jorge Manuel Damas Martins Rato, José Maria Valente, Lourenço Ramos Bernardino, Maria Irene dos Santos Lopes, Ramiro Nelson Cardoso Silva, Valdemar António Fernandes de Abreu Salgado. -----

----- Pediram suspensão do mandato, que foi apreciado e aceite pelo Plenário da Assembleia Municipal nos termos da Lei 169/99, de 18 de Setembro, com a redacção dada pela Lei 5-A/2002, de 11 de Janeiro, os seguintes Deputados Municipais:-----

----- Rui Gomes da Silva (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Levi Marques Santos. -----

----- Eduardo Marques (PCP), por dois dias, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Domingos Estanislau. -----

----- Martinho Baptista (PCP), por dois dias, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Cecília Sales. -----

----- José Rodrigues (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Flávio Rodrigues Fonte. -----

----- Dias Baptista (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Jorge Napoleão. -----

----- Luísa Vicente Mendes (PS), por um dia, tendo sido substituída pela Deputada Municipal Maria Carolina Tito de Moraes. -----

----- Nuno Baltazar Mendes (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal João Santos Reis. -----

----- António Ferreira de Lemos (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal António Passos Rapoula. -----

----- Foram justificadas as faltas e admitidas as substituições dos seguintes Deputados Municipais, Presidentes de Juntas de Freguesia: -----

----- Maria Luísa Teixeira (PSD), Presidente da Junta de Freguesia de São Jorge de Arroios, por Maria Inês dos Santos Viola. -----

----- Nuno Roque (PSD), Presidente da Junta de Freguesia do Lumiar, por Carlos Alberto Pereira da Costa. -----

----- Carlos Santos (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Campolide, por António Maria Henrique. -----

----- Fernando Saraiva (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Benfica, por Laurentina Antónia dos Santos. -----

----- Justificaram faltas os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Aníbal Jorge Dias (PSD) relativamente à presente reunião. -----

----- Rogério da Silva e Sousa (PSD), relativamente à reunião realizada no dia 29 de Junho de 2004. -----

----- Às 15 horas e 30 minutos, constatada a existência de *quorum*, o **Senhor Presidente**, declarou aberta a reunião, segunda da Sessão Extraordinária iniciada no passado dia 13, para a qual foi distribuído um aditamento com os seguintes pontos: ---

----- Ponto 10 - Proposta 470/2004; -----

----- Ponto 11 - Proposta 471/2004; -----

----- Ponto 13 - Proposta 474/2004; -----

----- Ponto 14 - Proposta 475/2004; -----

----- Ponto 15 - Proposta 476/2004; -----

----- Ponto 16 - Proposta 477/2004; -----

----- Ponto 17 - Proposta 479/2004; -----

----- Ponto 18 - Proposta 493/2004; -----

----- Ponto 19 - Proposta 503/2004; -----

----- Ponto 20 - Proposta 506/2004. -----

----- **CONTINUAÇÃO DA ORDEM DO DIA** -----

----- **O Senhor Presidente** disse que deveriam começar pelo ponto 6 da Ordem de Trabalhos, só que a Comissão Permanente de Ambiente, Turismo e Qualidade de Vida estava ainda reunida para emissão do Parecer, tendo a Mesa ficado mandatada para adiar a discussão desse ponto até ao momento em que todos os Deputados Municipais tivessem o referido Parecer para que se pudesse analisar a proposta. -----

----- Depois informou que estava em distribuição uma publicação da Assembleia Municipal, com o título “Polémicas”, que era um trabalho de Alcino Rodrigues e Pina Gonçalves, a quem aproveitava para felicitar assim como felicitar também os trabalhadores da Assembleia por esse excelente trabalho que realizaram. Estavam outros trabalhos em andamento na Imprensa Municipal, mas este teria a sua apresentação oficial na Sessão Ordinária de Setembro, agendada para o dia 14 desse mês, no decurso da qual se faria um intervalo para apresentação dessa publicação dos trabalhadores da Assembleia. -----

----- **PONTO 9 – DEBATE SOBRE A QUESTÃO DA REVISÃO DO SISTEMA DOS PASSES SOCIAIS.** -----

----- **O Senhor Presidente** lembrou que transitaram para este ponto da Ordem de Trabalhos duas moções apresentadas no período de Antes da Ordem do Dia, uma do PEV e outra do PCP, e que hoje o BE apresentou também uma proposta de resolução. -----

----- **MOÇÃO** -----

----- **Moção pela promoção dos Transportes Colectivos e Passes Inter-modais** ----

----- “O anúncio feito pelo Governo de alterar o princípio da universalidade do passe social, para a adopção da lógica da proporcionalidade dos rendimentos declarados e a aproximação aos custos reais, mostra antes de mais, que, para o Governo, o passe social é apenas uma medida social e não também uma importantíssima ferramenta da política de transportes e mobilidade. -----

----- Sendo que, no conjunto das variáveis na opção pela solução de Transporte Individual ou Colectivo, o custo é aquela que tem mais peso, esta pretensão do Governo não passa de um forte “empurrão” para a utilização do Transporte Individual, o que, em muitos casos, deixa de compensar em termos económicos. -----

----- Contrariando uma política sustentável de transportes, que passa pela criação de medidas com vista ao aumento da utilização dos Transportes Colectivos em detrimento do Transporte Individual, o Governo parece ignorar a importância dos impactos negativos que o sector dos transportes tem na sociedade contemporânea ao nível da saúde pública e da sinistralidade, dos impactos ambientais e das alterações climáticas, dos custos económicos e energéticos e das implicações nos custos sociais. -

----- Por outro lado, as infra-estruturas de transportes e um sistema de Transportes Colectivos Regular têm custos fixos elevados, que serão tanto mais diluídos quanto mais utilizadores tiver. Por isso, todas as medidas que retirem um utente aos Transportes Colectivos representam um custo real maior, para cada um dos restantes passageiros. -----

----- Acresce ainda que, entre 1990 e 1999, o aumento das emissões de Gases de Efeito Estufa no Sector dos Transportes atingiu 67%. Este sector é a segunda fonte de emissão de Gases de Efeito Estufa em Portugal, contribuindo com cerca de 30% para o total das emissões, sendo 87% destas imputáveis ao modo rodoviário. Em Potencial de Aquecimento Global é no sector dos transportes que se estima o maior aumento percentual relativamente ao total nacional. -----

----- Também por isso, Portugal foi um dos Países visados na recente advertência da Comissão Europeia, que exortou, a 8 de Julho de 2004, o Governo Português a reforçar o combate à poluição atmosférica. -----

----- Tendo presente os recentes dados segundo os quais, na Europa, 10% das crianças morrem devido à poluição, assim como outros que indicam que os custos externos do congestionamento devido apenas ao tráfego rodoviário representam 0,5% do PIB comunitário e as previsões de crescimento do tráfego até 2010 apontam para que, se nada for feito em contrário, poderão atingir os 80 mil milhões de euros, ou seja 1% do PIB comunitário. -----

----- Por tudo o que fica dito, os eleitos em representação do Partido Ecologista “Os Verdes” propõem que a Assembleia Municipal de Lisboa, reunida no dia 13 de Julho:

----- - Manifeste ao Governo o seu profundo desacordo por esta medida anunciada, que representa, antes de mais, um estímulo à utilização do Transporte Individual em detrimento do Transporte Colectivo. -----

----- - Exija ao Governo a adopção de uma política de incentivo do Transporte Colectivo e de uma mobilidade saudável, no sentido de melhorar a qualidade de vida e a competitividade do território, cumprindo igualmente os compromissos, protocolos e as políticas de transportes e mobilidade a que se comprometeu quer a nível interno, quer no âmbito da União Europeia, quer a nível internacional.” -----

----- (Apresentada pelo Grupo Municipal do Partido Ecologista “Os Verdes”). -----

----- **MOCÃO** -----

----- “O Passe Social Inter-modal que foi criado após o 25 Abril constitui um avanço social e um elemento estruturante da política de transportes pelo que constitui de atracção ao sistema de transportes públicos com enormes benefícios para as populações, para a mobilidade e o ambiente e conseqüentemente para a qualidade de vida das populações que importa aprofundar. -----

----- Consideram que a política de direita que de há longos anos a esta parte vem sendo desenvolvida por sucessivos Governos, teve sempre como um elemento central na sua acção as privatizações e ataque aos direitos sociais dos Portugueses e no intervalo de uma década ou seja entre 1991 e 2001 é responsável pela perda de 13% dos utentes dos transportes públicos da Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Consideram que as recentes declarações do Ministro das Obras Públicas Transportes e Habitação, de que pretende que o passe Social Inter-modal passe já no próximo ano a ter preços diferenciados conforme os rendimentos de cada um, visa acabar com o passe social e constitui uma declaração de guerra aos direitos dos utentes dos Transportes Públicos e à mobilidade, e que a vingar constitui mais uma profunda machadada no sistema de transportes públicos da Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Por tudo isto, a Assembleia Municipal de Lisboa reunida no dia 13 de julho de 2004, delibera: -----

----- 1. Considerar que esta medida anunciada pelo Governo na pessoa do Ministro dos Transportes, é inadmissível, e que a vingar vão-se agravar ainda mais os problemas de mobilidade com que as populações e os utentes se defrontam. -----

----- 2. Manifestar o seu repúdio por esta medida recentemente anunciada pelo Governo, que a ser posta em prática levará ainda a mais um brutal aumento do custo de vida, com a conseqüente degradação das condições de vida de cada vez mais amplas camadas da população. -----

----- 3. Exigem ao Governo que desenvolva uma Política de Transportes, que tenha como eixo a valorização dos transportes públicos, em que o passe Social Inter-modal é um elemento central, pelo que constitui de atracção ao sistema de transportes públicos com enormes benefícios para as populações, para a mobilidade e o ambiente. -----

----- 4. Manifestar a sua solidariedade com os utentes e trabalhadores do sector nas acções que venham a desenvolver para manifestar o seu descontentamento e repúdio por esta medida agora anunciada e em defesa dos seus direitos. -----

----- 5. Solicitar audiências ao Sr. Ministro dos Transportes, à Comissão específica da Assembleia da República e à Comissão Instaladora da Autoridade Metropolitana de Transportes. -----

----- 6. Que esta moção seja enviada às seguintes entidades; juntas de Freguesia, do concelho de Lisboa, Assembleia da República, Grupos Parlamentares, Comissões específicas das Obras Públicas Transportes e Comunicações e do Trabalho e Assuntos Sociais na AR, ao Sr. Primeiro-Ministro e ao Sr. Presidente da República. -----

----- 7. Que esta Moção seja publicada, em dois jornais diários de grande circulação e divulgada junto dos restantes órgãos de Comunicação Social.” -----

----- (Subscrita pelo Deputado Municipal Eduardo Vieira, do PCP). -----

RESOLUÇÃO

----- “1. Considerando a anunciada intenção governamental de alterar a política de passes sociais, pretendendo passar a diferenciar o custo dos passes sociais em função dos rendimentos de cada cidadão; -----

----- 2. Considerando que o Senhor Presidente da República afirmou que só empossava um novo governo do PSD/PP com a garantia de que este continuaria a política do anterior; -----

----- 3. Considerando que este anúncio público foi feito pelo então Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Eng^o Carmona Rodrigues; -----

----- 4. Considerando que esta intenção foi reafirmada como uma possibilidade, pela coordenadora da Autoridade Metropolitana de Transportes; -----

----- 5. Considerando que tal intenção é completamente oposta a todo o esforço e aos objectivos anunciados, de retirar o carro particular do interior da cidade de Lisboa; ----

----- 6. Considerando que esta anunciada intenção aparece completamente desintegrada de qualquer plano estratégico integral de mobilidade da Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente a coordenação e a estratégia dos vários transportes públicos, as novas faixas ‘BUS’, novos estacionamento periféricos nas entradas de Lisboa com segurança, gratuitos para quem tenha passe social, ou junto de nós de transportes públicos, etc., etc.; -----

----- 7. Considerando que com a anunciada intenção governamental nem sequer se vislumbra como se procederia para vender os passes sociais com preços diferentes consoante os rendimentos do cidadão; -----

----- 8. Considerando que o passe social deve ser estímulo ao uso do transporte público em contraposição ao carro privado, o que exige a simplificação do passe, caminhando para o passe social único, que fomente ao máximo o uso dos transportes públicos. -----

----- O Grupo Municipal do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia Municipal, na sua reunião de 20 de Julho de 2004, decida: -----

----- 1 - Manifestar a sua clara oposição à anunciada intenção governamental de alterar a política sobre os passes sociais, pretendendo passar a diferenciar o custo dos passes sociais em função dos rendimentos de cada cidadão. -----

----- 2 - Manifestar a sua clara posição de defesa do passe social como instrumento incentivador dos transportes públicos. -----

----- 3 - Solicitar a todos os grupos parlamentares da Assembleia da República, uma reunião a fim de os sensibilizar para esta grave intenção. -----

----- 4 - Enviar esta moção ao Senhor Presidente da República e ao Senhor Primeiro-Ministro. -----

----- 5 - Publicar na comunicação social conforme o usual.” -----

----- (Apresentada pelo BE) -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra, disse que foram surpreendidos, há cerca de dois meses, por uma notícia vinda a público com uma ideia que nunca tinha passado pela cabeça de ninguém até à altura, de que para haver justiça social em Portugal – que curiosamente estava catalogado na Europa

como um dos países onde havia mais pobreza – uma das medidas inovadoras seria os passes sociais passarem a ser diferenciados nos cidadãos, não pelos espaços que percorriam nos transportes públicos, mas pelos seus rendimentos. -----

----- Ou seja, foram feitas algumas intervenções, nomeadamente pelo Sr. Ministro das Obras Públicas Transportes e Habitação, Eng^o Carmona Rodrigues, onde referia que era necessário, para ajudar a resolver o défice dos transportes e para criar maior justiça social os passes sociais passassem a ser pagos de acordo com o rendimento individual de cada um. -----

----- E logo de seguida, curiosamente, viram que a coordenadora da recém-criada Autoridade de Transportes da Área Metropolitana de Lisboa dizer à comunicação social que a Autoridade estava a estudar o assunto e que o achava com algum interesse, ou seja, que os passes sociais passassem a ser pagos de acordo com os rendimentos individuais. -----

----- Perante isso, o BE dirigiu uma carta ao Sr. Presidente da Assembleia Municipal solicitando, com urgência, uma reunião da Conferência de Líderes e desse debate na Conferência de Líderes surgiu o agendamento deste ponto na Ordem de Trabalhos. ----

----- Algumas questões prévias: -----

----- Na Conferência de Líderes foi colocado, em primeiro lugar, porquê o BE insistir que este ponto permanecesse na Ordem de Trabalhos quando havia um novo Governo, quando o Ministro das Obras Públicas já não era o mesmo, e o anterior, provavelmente, até seria o novo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, matéria em relação à qual a Assembleia Municipal, por esmagadora maioria, decidiu solicitar Parecer à Procuradoria-Geral da República e, portanto, nem sequer tendo o Governo apresentado ainda o seu programa à Assembleia da República se não seria de esperar que se pronunciasse sobre o assunto para que depois se visse se estavam a batalhar contra moinhos de vento ou se estavam a tratar de problemas reais e concretos. -----

----- O que o BE respondeu, nesse momento, foi que não punham em causa as palavras do Senhor Presidente da República, e o Senhor Presidente da República, quando optara por empossar um novo Governo PSD/CDS-PP e não por convocar eleições, disse, com toda a clareza, que só o fazia na garantia de que o actual Governo seria para seguir exactamente o programa do anterior. Portanto, continuava no ar a mesma ameaça que tinham com o anterior Governo, acreditando que as palavras do Senhor Presidente da República não eram enganadoras. Por isso achavam que era preciso discutir! -----

----- A segunda questão prévia que se colocou foi qual a razão porque nem sequer havendo projecto, estando-se apenas a falar de intenções, de meras ideias, se queria já discutir o assunto. Bom, era opinião do BE que este pinto deveria morrer no ovo, nem sequer deveria nascer, porque era muito pior ter que se fazer depois uma contra-ofensiva relativamente a uma coisa completamente absurda, completamente injusta e que era contra tudo o que se tem estado a defender, ao que julgava, por todos os partidos com assento na Assembleia Municipal. -----

----- Todos sabiam que havia um problema estratégico sério, em termos de transportes, nas Áreas Metropolitanas. Na Assembleia Municipal de Lisboa, há cerca

de seis anos, assistiram a um debate específico onde estiveram presentes os presidentes dos conselhos de administração dos vários operadores de transportes da cidade, designadamente do Metropolitano, da Carris, da Rodoviária e da CP, e com certeza lembravam-se que ali mesmo o Presidente do Conselho de Administração do Metro e o Presidente do Conselho de Administração da CP descobriram que as duas empresas estavam a fazer uma mesma linha para o mesmo sítio, uma aproveitando a linha à superfície que ia de Santa Apolónia e outra querendo fazer uma linha subterrânea! Foi ali mesmo que descobriram isso, ficaram admirados e concluíram os dois que estavam a projectar servir o mesmo objectivo com investimentos de milhões de contos. -----

----- Sempre se discutira na Assembleia, e já aprovaram por várias vezes, que era necessário uma Autoridade Metropolitana de Transportes que tivesse autoridade a sério, e não uma coordenação, sobre os transportes colectivos e que tivesse orçamento próprio, dotado directamente pelo Orçamento de Estado. Nomeadamente, o BE fez propostas claras e precisas sobre isso, porque quem não tinha dinheiro não mandava, e ter uma coordenadora a coordenar uma espécie de transportes com certeza ficariam apenas com mais uma comissão para gastar uns dinheiros, mais uns assessores e outras coisas que tais. -----

----- E quando existia esse problema da anarquia da estratégia na planificação dos transportes, quando sabiam que planificar urbanismo e planificar cidade significava planificar a mobilidade dos cidadãos, ao estudar e planificar a mobilidade dos cidadãos teriam que entrar com todas as condicionantes multidisciplinares para a partir daí se conseguir estabelecer estratégias. Mas em vez de aparecer uma proposta a dizer que finalmente se ia estabelecer uma estratégia do ponto de vista orgânico, do ponto de vista funcional, do ponto de vista de responder às mobilidades ao crescimento da Área Metropolitana e à interacção dos vários operadores dos transportes públicos e ver-se como seria que isso se resolvia do ponto de vista financeiro, em vez disso aparecia uma varinha mágica a dizer que o problema se iria resolver facilmente, porque a partir de agora os passes sociais passavam a ser pagos de acordo com o rendimento de cada um. E dizia-se isso em nome da justiça social! ---

----- Mas era preciso dizer que essa demagogia de que a justiça social se pagava no princípio, agora filosofado e teorizado, do utilizador pagador, que era uma teoria interessantíssima que vinham ouvindo dos novos neoliberais do poder, uma teoria que se opunha completamente ao espírito que estava na Constituição. Bem sabia que alguns Deputados Municipais considerariam que a Constituição ainda não foi suficientemente revista e que provavelmente seria preciso revê-la mais, mas o princípio constitucional existente em Portugal, por enquanto, e lá estariam para lutar por ele, era que a riqueza era distribuída através de um imposto único que revertia a favor do Orçamento de Estado, que depois pegava nesse dinheiro e distribuía-o pelas tarefas que o Estado tinha que prestar aos cidadãos. Era assim e não para qualquer “coisinha” que se fizesse criar-se mais um imposto para haver mais uns tantos funcionários do Estado, mais umas tantas repartições e mais umas tantas pessoas a tentar controlar mais um imposto, ou seja, cada vez mais se complicar tudo. -----

----- Como dizia alguém, e bem, iam-se fazendo uma série de leis que eram uma espécie de teias nas quais as moscas e os mosquitos ficavam sempre, mas os moscardos conseguiam sempre passar. Aliás, outro dia, quando uma delegação da Assembleia Municipal de Lisboa foi reunir com o Grupo Parlamentar do PSD, na Assembleia da República, foi dito por um Deputado do PSD, e bem, que um grande grupo financeiro português, que acabara de vender parte da sua riqueza à Caixa Geral de Depósitos, pagou no ano passado 5% de IRC, enquanto a maioria das empresas nesse mesmo ano ainda pagaram 30%. Por isso, como se via, os moscardos rompiam todas as teias e depois vinha-se falar de justiça social em termos de passes sociais! ----

----- Mas o mais complicado disto tudo, e por isso queriam terminar com este problema à partida, é que era preciso dizer que ele não tinha pés nem cabeça, não percebiam como foi possível que alguém tivesse sonhado com uma coisa dessas, esta matéria era contrária a toda a política definida, nomeadamente no programa com que o PSD concorrera à Câmara Municipal de Lisboa! De facto, no programa do PSD dizia-se, e bem, estavam de acordo, que tinha que se dar prioridade na cidade aos transportes públicos e atacar o transporte privado, porque Lisboa não tinha mais espaços para o transporte privado. -----

----- O ex-Presidente da Câmara e actual Primeiro-Ministro, já interveio na Assembleia Municipal dizendo-se defensor da prioridade aos transportes públicos contra o transporte privado, mas, supondo-se que essa intenção era posta em prática, perguntava quais as consequências do problema, a jusante, ao introduzir-se na sociedade o facto dos passes sociais agora passarem a ser mais caros para os que tinham mais dinheiro, e mais baratos para os que tinham menos dinheiro. -----

----- Bom, teriam que começar por excluir os ricos, porque não estavam a falar deles. Por exemplo, nunca viu o Presidente do Conselho de Administração do Milenium a andar no Metro ou na Carris! Portanto, não estavam a falar dos ricos porque esses nunca optariam nem pelo passe mais caro, nem pelo mais barato. Estavam a falar dos pobres, dos remediados, das classes médias baixas ou das classes médias altas, enfim, daqueles que, eventualmente, usam os transportes públicos. E o que estavam a querer introduzir na sociedade era uma pressão objectiva para que uma classe média, que tendo maior rendimento pagaria o seu passe social mais caro, deixasse de comprar o passe social e começasse a trazer para a cidade o transporte privado. Ou seja, com esta medida em vez de se pressionar uma classe média a usar os transportes públicos em vez do transporte individual, era exactamente ao contrário, pressionava-se no sentido de usar o transporte individual em detrimento dos transportes públicos. -----

----- Quanto ao argumento de que era preciso injectar dinheiro porque as transportadoras tinham prejuízos, disse que se tinham prejuízos é porque eram mal geridas. O Metro, por exemplo, era um tubarão a comer o Orçamento de Estado em muitos milhões de contos, porque aquilo não era uma empresa de transportes, aquilo era uma empresa subsidiária das grandes empresas de construção civil. É que construir eléctricos rápidos à superfície estava provado que custava dez a vinte vezes menos e tinha o mesmo efeito que o Metro a circular debaixo da terra. Ainda por cima

com os problemas de subsolo que tinham em Lisboa, e depois surgiam problemas como o Túnel do Terreiro do Paço e o Túnel do Marquês. -----

----- Portanto, ter ou não ter que se rentabilizar os transportes públicos era um problema de opção política, porque ou se criavam passes sociais com custos cada vez mais baixos e se injectava na sociedade uma lei objectiva que pressionasse as pessoas a utilizar os transportes públicos, ou então gastavam-se milhões e milhões de contos a fazer túneis para escoar os carros privados, como era o caso do Túnel do Marquês. ----

----- Eram opções políticas! Qual a opção que faziam? Gastavam esses milhões de conto aonde? Dando-os para subsidiar transportes públicos e passes sociais baratos, criando uma dinâmica na sociedade para que houvesse prioridade no transporte público e não prioridade no transporte privado, ou gastavam o dinheiro a fazer grandes obras para aqueles que mandavam na cidade, que eram os grandes especuladores da construção civil e imobiliários? Onde é que gastavam o dinheiro? ---

----- Por conseguinte achavam que este problema tinha que ser morto à partida, e por isso apresentaram uma proposta e estavam de acordo também com as moções que o PEV e o PCP apresentaram, porquanto eram moções que, no fundo, diziam que não podia passar pela cabeça de ninguém criar qualquer factor que condicionasse o uso dos transportes públicos e contribuísse para o aumento do transporte individual. -----

----- Aliás, nem sequer se discutiu ainda a coordenação dos transportes todos, o seu financiamento como deveria ser, não em função das empresas mas do Orçamento de Estado e do serviço que o Estado tinha que prestar aos cidadãos. Não se discutiu ainda o problema dos parques dissuasores à entrada da cidade, junto dos nós rodoviários, parques esses que o BE defendia e a Assembleia Municipal já aprovara que deveriam ser parques seguros e gratuitos para quem tinha passe social, para que as pessoas fossem pressionadas a deixar aí os automóveis e passar a andar de transportes públicos. -----

----- Por outro lado, também não se tratou ainda de aumentar um centímetro que fosse os corredores BUS na cidade, como não se trataram a sério todos os outros problemas de transportes na Cidade de Lisboa, do ponto de vista estratégico e global. -----

----- Por isso, a Assembleia Municipal teria que dizer que essa proposta tinha que morrer à partida, porque ela representava uma pressão para que houvesse mais carros privados na Cidade de Lisboa. -----

----- Continuando, disse que nem sequer valia a pena falar desta matéria sobre um outro ponto de vista, aliás caricato. É que seria preciso saber como era que os funcionários da Carris, do Metro e das outras transportadoras, iriam conseguir vender os passes sociais. Ficava para perguntar que engenharia teria que ser feita ou que formação teria que ser dada a esses funcionários para conseguirem interpretar o modelo do IRS e quando entraria a declaração do IRS para fazer prova do rendimento. Se calhar ia-se criar mais uma estrutura pesada do Estado para começar a controlar, ou então – não sabia se isso estava no bolso de alguém – estariam a falar do Ministério das Finanças finalmente conseguir um grande objectivo que era começar a catalogar os cidadãos de Lisboa e do País com um cartão em função dos seus rendimentos, passariam a ter cidadãos da primeira, de segunda, de terceira e de quarta classes, que

com esse cartão chegariam a qualquer sítio e pagariam os serviços do Estado em função dos seus rendimentos. -----

----- Porque se esse princípio passava subvertiam por completo a Constituição, subvertiam por completo o princípio da justiça social, e subvertiam por completo neste momento aquilo que era fundamental que era conseguir ter uma cidade onde fosse possível haver mobilidade, uma mobilidade com qualidade, com rapidez, e que condicionasse os cidadãos a andar cada vez mais de transportes públicos e não de transportes privados. -----

----- A terminar, disse que eram tão gritantes os contra-argumentos a tal ideia, que achava que ficava claro que ela era contrária a qualquer princípio que qualquer partido ali enunciara até ao presente, independentemente de depois poderem ter discordâncias sobre as várias formas de a pôr em prática. Mas essa proposta, de facto, não sabia como é que algum dia surgiu na cabeça de alguém, e, ainda por cima, depois de lutarem tanto tempo para terem uma Autoridade Metropolitana de Transportes, viam agora que a primeira vez que a coordenadora falava era para dizer uma coisa dessas. Não auguravam grande futuro a isso, neste momento apenas queriam augurar que esta proposta nem sequer se transformasse em Projecto de Lei na Assembleia da República. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra, começou por saudar o BE por ter trazido este ponto à discussão, autonomizando-o num certo sentido. Era verdade que o PS, há cerca de 20 dias, apresentara uma Moção sobre a questão do passe social indo já de encontro às preocupações que o BE ali levantou hoje, como era verdade que a questão do passe social extravasava, de longe, o seu significado em si social, para ter também uma importância metropolitana do ponto de vista da regulação do tráfego e do ponto de vista da regulação das próprias mobilidades. -----

----- Portanto, era um assunto que merecia ser discutido na Assembleia Municipal, era um assunto que deveria ser ponderado, ser acompanhado e monitorizado mais vezes na Assembleia Municipal de Lisboa e noutras Assembleias Municipais, e até na própria Assembleia Metropolitana de Lisboa. -----

----- Disse, depois, que o passe social era uma conquista de cidadania, era já um direito de cidadania dos cidadãos das Áreas Metropolitanas. Periodicamente têm sido feitos alguns ataques a esse direito de cidadania, com o pretexto de que era preciso aproximar os custos, era preciso introduzir o conceito do utilizador/pagador porque as empresas tinham demasiados prejuízos que não podiam ser suportados pelos bolsos dos contribuintes. Era evidente que o PS também tinha em conta essa preocupação, nomeadamente a saúde das empresas do sector, mas, muito naturalmente, tudo isso teria que ser subordinado ao princípio da utilidade social e também ao princípio da mobilidade dos cidadãos dentro das Grandes Áreas Metropolitanas. -----

----- E nessa matéria oferecia-se ao PS dizer que desde que o PSD estava no Governo, independentemente do Ministro, que foi o Prof. Carmona Rodrigues, antes dele foi o Prof. Valente de Oliveira, agora era outro que julgava ser o Dr. Arnaut, não tinha a certeza, mas a verdade era que havia ali uma linha de coerência por parte da maioria

que suportava o Governo, que era uma linha com a qual discordava porque pensava que trazia prejuízos para os cidadãos da Área Metropolitana, e que também se prendia, evidentemente, com a política para o passe social. -----

----- Em primeiro lugar tinha a ver com a política das portagens que estava a ser implementada, e que foi ensaiada na Área Metropolitana de Lisboa com a introdução das portagens na CREL, que, como era óbvio, servia toda essa região metropolitana e muito particularmente também tinha a função de desviar trânsito do centro da cidade. -

---- Isso, no entender do PS, foi um erro, um erro porque prejudicava a mobilidade dos cidadãos e a própria Cidade de Lisboa porquanto trazia para dentro dela milhares de automóveis que se não pagassem portagens provavelmente se desviariam. E isso prendia-se com a mobilidade e com a própria política para o passe social. -----

----- Em segundo lugar, a própria prioridade dada em relação aos investimentos rodoviários, que têm privilegiado os acessos radiais em detrimento dos acessos e das vias circulares. E o exemplo paradigmático disso era o Túnel do Marquês, que estava paralisado, como todos sabiam, porque a Câmara Municipal de Lisboa, por si só, criara uma grande trapalhada em relação a essa matéria. Não porque pudessem vetar na Assembleia Municipal porque não foi assunto que fosse presente à Assembleia para votação, se não tê-lo-iam chumbado com certeza, mas o certo era que tendo a Câmara Municipal de Lisboa todos os instrumentos para fazer uma coisa bem feita, fê-la mal e assim se viu, de repente, no meio de um embargo e não se sabia como era que isso iria terminar. -----

----- Aliás, aproveitava esta oportunidade, e fa-lo-ia pessoalmente com certeza, para fazer um apelo ao Prof. Carmona Rodrigues, se se viesse a confirmar a legalidade do seu mandato, matéria de que tinham dúvidas mas não tinham certezas, que sendo ele uma pessoa sensata e que pelo menos ouvia a oposição, pois foi essa a sua prática quando esteve na Câmara, reconsiderasse aquilo que ia ser feito e se ficasse pelo desnivelamento dos cruzamentos, desistindo de fazer o Túnel do Marquês tal como estava projectado. De certeza com isso seria prestado um grande serviço à cidade. Mas isso já eram contas de outro rosário. -----

----- Mas essa política de privilegiar as radiais aos centros das cidades, era uma política que prejudicava a utilização dos transportes públicos, porque as pessoas se tinham uma possibilidade de acesso muito mais rápido continuariam a usar o seu automóvel, prejudicava também a qualidade do ambiente, a qualidade do ar, a circulação e a mobilidade interna dentro da cidade e da Área Metropolitana, e, evidentemente, prejudicava a própria economia das empresas porque se havia menos utentes para os transportes públicos muito naturalmente a viabilidade dessas empresas era mais problemática. -----

----- Em terceiro lugar, a própria política do passe social em si, sem haver uma clara definição do que era o serviço social e sem se ter implementado, que era uma pecha que já vinha de longe, até dos tempos em que o Governo era outro, a Autoridade Metropolitana, que agora já existia há quase ano e meio, portanto já tinha com certeza que prestar serviço em determinada matéria, e sem se ter definido também o princípio dos quadros/programa com as empresas que prestavam serviço público no sector,

públicas ou privadas, que face a esses contratos/programa o Estado pagasse o serviço social que essas empresas prestavam, e elas também soubessem muito bem quais as suas obrigações, porque se deixavam isso meramente ao sabor do lucro e dos custos de exploração, estava convencido que haveria cidadãos da Área Metropolitana que nunca teriam transportes públicos às suas portas porque os mesmos não eram rentáveis. -----

----- Contudo, não queria acreditar que fosse esse o objectivo de qualquer Governo que estivesse no poder. Pelo menos, do ponto de vista subjectivo, pensava que isso não acontecia, e prestava essa justiça. -----

----- Mas as políticas eram erradas, e era isso que podia suceder com a inovação que o anterior Ministro das Obras Públicas – provavelmente próximo Presidente da Câmara Municipal de Lisboa quando a situação estiver esclarecida – queria implementar quando lhes anunciou um passe social à medida daquilo que cada um pagava de impostos. Isto é, os cidadãos passavam a ser discriminados duas vezes: com as suas declarações de impostos que apresentavam todos os anos já havia uma discriminação no sentido de que quem ganhava mais com certeza pagava mais, ao nível do IRS; e depois passava a haver uma segunda discriminação ao nível do pedido do passe social para um serviço que era o mesmo para todos. -----

----- Referiu que teve oportunidade de dizer ao Prof. Carmona Rodrigues, quando ele foi ao Parlamento na qualidade de Ministro das Obras Públicas, que lhe parecia que ele estava também a governar por *outdoors*. Lançava medidas aparentemente muito bonitas e interessantes, que entravam pelo ouvido das pessoas, mas que não tinham nenhuma possibilidade para serem executadas e implementadas, e que seguramente, daqui a dois meses, ele já estava a propor uma coisa diferente para que as pessoas se esquecessem do que tinha prometido anteriormente. Até lhe disse “é uma gestão à Santana Lopes”! Ele riu-se mas a verdade era que isso fazia-lhe lembrar qualquer coisa. Quando não se fazia nada inventava-se que se ia fazer, anunciava-se em grandes conferências de imprensa e grandes parangonas, esperava-se que isso durasse durante uns tempos e depois apareciam novas ideias que faziam esquecer as anteriores. -----

----- Por isso, sobre o passe social estavam confrontados com uma situação que não sabiam se era para ser levada a sério ou se era para se divertirem um bocado com ela, porque o Deputado Municipal Carlos Marques já ali disse, de uma forma correcta e brilhante como era seu costume, que isso não era exequível. Iam pedir o passe social com a declaração do IRS, entregavam no guiché da Carris ou de outra empresa qualquer? Ou iam com o recibo do vencimento? Bom, parecia-lhe que estavam em causa alguns princípios de confidencialidade, ou alguns direitos constitucionais dos cidadãos. Essa foi uma proposta apresentada no âmbito da euforia do EURO 2004, onde era possível apresentar coisas aparentemente muito bonitas e muito justas, mas que estavam eivadas de alguma injustiça social e estariam também com certeza impregnadas de uma grande impossibilidade prática de execução. -----

----- Portanto, aquilo que se colocava em relação ao passe social era que o Governo, recentemente confrontado com uma crise que foi colocada pelo sector privado que

prestava serviço nesta área, uma crise colocada com um certo sentido de chantagem, do género “ou nos resolvem isto ou a gente se retira”, usara uma aspirina, isto é, “tomem lá dinheiro para estarem calados”, e usou a aspirina mas não curou a doença porque o problema mantinha-se, de uma forma premente, em relação a essa área! -----

----- Ou havia, de facto, uma definição clara do que era o serviço social, o estabelecimento de contratos/programa com as empresas, a implementação generalizada do bilhete inter-modal que pudesse permitir uma leitura correcta dos quilómetros usados por cada utente para que as verbas do passe social pudessem ser distribuídas correctamente, ou então continuariam na mesma situação, onde, paradoxalmente, – se calhar muitos dos Deputados Municipais não tinham conhecimento disso – o serviço público, o sector do Estado, estava a investir muito mais nos transportes colectivos do que o sector privado, bastava ver a expansão do Metropolitano e a melhoria da CP com a renovação das frotas, mas era o sector privado que recebia o grande bolo das receitas em detrimento do próprio sector público. -----

----- Isso era profundamente injusto, isso podia estar a matar o princípio do passe social e podia estar, mesmo que involuntariamente, a criar a ideia que era preciso privatizar tudo aquilo que operava no sector dos transportes, quando, no entender do PS, isso era um erro porque poderiam e deveriam coexistir os dois sectores. Evidentemente, acima de tudo, isso estaria também a privilegiar o uso do transporte individual, com grande prejuízo para a Cidade de Lisboa. -----

----- E isso preocupava-os! Enquanto Deputados Municipais cabia-lhes defender sempre a qualidade de vida na cidade, o direito à mobilidade dos seus cidadãos, o direito ao estacionamento, coisa que neste momento não acontecia porque a cidade estava permanentemente invadida por milhares de automóveis que vinham dos municípios vizinhos com cidadãos que se deslocavam para trabalhar em Lisboa, e que porventura não precisariam de vir com os seus automóveis se houvesse uma correcta política de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, onde, evidentemente, o passe social era também um instrumento fundamental e decisivo para que tal pudesse acontecer. -----

----- **O Deputado Municipal Pedro Portugal (PSD)**, no uso da palavra, disse que pelas duas intervenções já havidas esta era uma matéria que receava que viessem a ter o debate nos termos exactamente como estava a decorrer. Mas como o Deputado Municipal Carlos Marques colocara ali uma questão prévia do que se passara em Conferência de Líderes, naturalmente assumia, por parte do PSD, ter sido ele a colocar algumas reservas neste debate. Não que isso significasse que o PSD estava indisponível para qualquer tipo de debates, porque não os receava, mas porque lhes pareceu que a oportunidade manifestamente estava desajustada no tempo, em função das circunstâncias. -----

----- Percebeu-se que o BE quis, mais uma vez, marcar o compasso da oposição tomando a iniciativa, depois o PS vinha a reboque relembrando que também tinha tomado uma iniciativa congénere, e, portanto, este era um debate que em termos de oposição ver-se-ia quem tomava a iniciativa do jogo, naturalmente entre o BE e o PS

viam constantemente esse pingue-pongue, com o PCP a espreitar um bocado a questão. -----

----- Mas uma vez que o Deputado Municipal Carlos Marques citara algumas das informações colocadas em Conferência de Líderes, era curioso que não tivesse citado também que o Sr. Presidente remetera esta questão para a Comissão, e da Comissão veio uma comunicação que, *grosso modo*, referia que não tinha elementos para aprofundar a matéria. Ou seja, numa matéria era necessário aprofundar e então remetiam-se as propostas para as Comissões, nesta matéria a própria Comissão referia que não tinha elementos, ao tempo oportunos, para aprofundar o debate, mas mesmo assim fazia-se o debate. -----

----- Com certeza fariam o debate, mas realmente teriam que ter noção de como se guiavam, porque para umas matérias interessava, para outras não, enfim, era um problema de iniciativa política que ali estava. -----

----- Dirigindo-se directamente ao Deputado Municipal Carlos Marques, disse que ele referiu que o Senhor Presidente da República teria dito que o programa do Governo seria exactamente o mesmo, portanto seria também na questão dos passes sociais. Tinha muitas dúvidas que fosse assim porque, tanto quanto sabia, não constava da matéria nuclear considerada pelo Dr. Jorge Sampaio na manutenção deste Governo. Portanto, esse era um argumento ultra-demagógico que o Deputado Municipal Carlos Marques trouxe à colação, porque essa matéria estava de todo arredada desta questão. -

----- Aliás, teriam ganho se, como sugerira, este debate fosse feito noutras moldes, eventualmente em termos de colóquio um algo semelhante, com a presença da Autoridade Metropolitana, que ao contrário do que foi dito ainda não existia há ano e meio, mas efectivamente agora já existia, agora era só a questão dos meios, portanto em termos de Autoridade Metropolitana passavam à segunda fase do debate. Mas há 20 anos que se pugnava pela Autoridade Metropolitana, passaram inclusive Governos do PS – e aproveitava para dizer que o Ministro não era o Dr. Arnaut mas o Dr. António Mexia, e desculpava isso porque também não se recordava dos Ministros do PS que passaram por essa pasta, com excepção do Dr. João Cravinho – que não a conseguiram implantar, ela agora era uma realidade e, portanto, do ponto de vista institucional tinham Autoridade Metropolitana. -----

----- Ganhariam, naturalmente, se o debate tivesse sido aprofundado num tema mais vasto como era a problemática dos transportes, essa foi a sugestão que fez em Conferência de Líderes, porque, de facto, pareceu-lhe redutor nessa altura colocar a questão nestes termos. -----

----- Portanto, este era, a seu ver, o exemplo de um debate que se perdeu em termos de oportunidade, ou que pelo menos se deveria ter conjugado a actividade política com o tema. O tema era relevante, com certeza que o era, a questão do utilizador/pagador não era assim uma invenção tão recente em Portugal, era uma tendência com outras ramificações em termos internacionais. Os benefícios sociais também eram pautados, em muitos casos, por uma atitude diferenciada dos rendimentos, e isso não tem sido apontado como uma questão de discriminação. E depois também aquele exemplo do guiché era de uma demagogia caricata, a menos que aqueles partidos que se dizem

defensores dos trabalhadores pretendessem colocar menoridade nesses mesmos trabalhadores. -----

----- Em síntese, tratava-se de um tema pertinente, o PSD entendia, e foi isso que tentou colocar em Conferência de Líderes, que com as mudanças dos protagonistas, com a inexistência de uma proposta concreta do então Ministro das Obras Públicas e actual Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, não tinham a base factual mínima para inscrever este ponto na Ordem de Trabalhos, e daí a oposição. Mas essa oposição não era ao debate profundo do tema, que aliás até sugeriu que fosse em forma de colóquio, eventualmente com outros intervenientes como a responsável pela Autoridade Metropolitana, portanto um debate com outra profundidade, essa sim compatível com a dignidade da Assembleia Municipal. -----

----- **O Senhor Presidente** esclareceu que de facto solicitou a atenção da Comissão de Urbanismo, Rede Viária e Circulação para esta matéria, e a resposta foi, depois dos vários acontecimentos, que não havendo uma base escrita, uma proposta concreta, não havia grandes condições para apreciar e aprofundar a matéria. -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra para pedir esclarecimentos, disse sempre gostou de ouvir falar o Deputado Municipal Pedro Portugal, mas era fácil arredondar a conversa, até podia falar ali sobre os anjos. Mas o ponto que estava na Ordem de Trabalhos era se estavam a favor ou contra que os passes sociais passassem a ser pagos de acordo com o rendimento individual de cada cidadão, e a isso o Deputado Municipal Pedro Portugal não respondeu. -----

----- Portanto, a primeira pergunta era se o PSD estava a favor ou contra esse princípio. -----

----- Segunda pergunta. Esse princípio que enunciara foi uma ideia que surgiu na cabeça do BE que um dia acordou e disse: “será que o Ministro disse uma coisa destas?”, ou seria verdade que o Sr. Ministro, na altura, o disse? Se não era uma invenção mas uma coisa que foi dita e que veio na comunicação social, e se era uma hipótese que como a coordenadora da Autoridade Metropolitana disse que estava em estudo, que também esperava que não fosse uma invenção, a pergunta que fazia era se foi uma ideia lunática em que um dia de manhã o Sr. Ministro acordou e disse: “hoje é que eu tenho uma ideia boa para uma anedota da cidade” ou era uma ideia com a qual ele achava que ia resolver algum problema, independentemente de não estar ainda em forma de Projecto de Lei na Assembleia da República? -----

----- Esperava que o Deputado Municipal Pedro Portugal não lhe fosse responder que o Sr. Ministro era responsável, enquanto Ministro, para dizer coisas que não ia fazer, e que estava a dizer coisas só para lançar poeira para o ar. Seguramente os Ministros não faziam coisas dessas! -----

----- Perguntou se o PSD estava de acordo com essa ideia, porque era uma ideia que era lançada para a sociedade e todos sabiam como as coisas eram feitas: lançava-se uma ideia, ia-se falando sobre ela e ia-se defendendo até ela ganhar algum espaço para depois passar a lei. -----

----- Por outro lado, não fez demagogia nenhuma quando referiu essa questão de como cobrar o valor dos passes, pelo que devolvia a pergunta. Aliás, se o PSD estivesse de

acordo com a questão dos passes sociais passarem a ser pagos tendo em conta o rendimento de cada um, pedia que o Deputado Municipal Pedro Portugal lhe explicasse como era que isso iria funcionar. Por exemplo, chegava ao guiché para comprar o passe social e provava o seu rendimento como? Teria que levar a declaração do IRS? É que este ano ainda nem sequer tinha declaração do IRS! A pessoa que estava no guiché ia analisar os seus rendimentos? O Ministério da Finanças iria emitir um cartão, agora electrónico, com um pequeno *chip*, onde cada um teria lá metido qual era a sua classe social, e passavam a ter cidadãos com classes sociais assumidas? -----

----- Perguntou, ainda, quem disse ao Deputado Municipal Pedro Portugal que não queriam fazer um debate a sério e profundo sobre este problema, quando na realidade achavam que este era dos problemas mais sérios da cidade. Quando queriam fazer esse debate com a presença da coordenadora da Autoridade Metropolitana? Desde já tinham o voto favorável do BE para isso. -----

----- Por fim, perguntou se o Deputado Municipal Pedro Portugal sabia quantos títulos de transportes públicos existiam neste momento na Área Metropolitana de Lisboa, o que tem dado essa atitude pragmática de andar a buscar dinheiro ao calhas sem estabelecer um princípio estratégico e objectivo sobre o assunto. Eram 400 os títulos estudados pelas pessoas que tratavam desses assuntos! -----

----- Acharia o Deputado Municipal Pedro Portugal que estavam a levantar este problema porque queriam ter protagonismo? Sinceramente não, o que queriam era resolver os problemas da Cidade de Lisboa! -----

----- Estas eram as perguntas que fazia e que esperava que fossem respondidas concretamente, porque não estava a fazer demagogia. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra para pedir esclarecimentos, disse que não trocou o nome do Sr. Ministro das Obras Públicas de propósito, foi involuntário, mas, de facto, tirando o Sr. Primeiro-Ministro, que era a estrela do firmamento, e o novo Ministro das Finanças, ainda não fixara bem as caras e as respectivas pastas, mas haveria de lá chegar com certeza. -----

----- Disse, depois, que não estava preocupado se o PS andava ou não a reboque do BE, mas o assunto em discussão, o passe social, na perspectiva da mobilidade urbana e na perspectiva do interesse da cidade, era um assunto importante que deveria ser discutido, e não precisavam de o discutir só com convidados. Também o podiam e deviam discutir só entre os membros da Assembleia Municipal, porque se não caberia perguntar o que era que andavam ali a fazer. Embora desde já subscrevesse a proposta do Deputado Municipal Pedro Portugal e pedisse ao líder da sua bancada que a subscrevesse também para que se realizasse um colóquio, não só sobre o passe social, mas sobre a mobilidade na Cidade de Lisboa onde o passe social era um instrumento fundamental nessa matéria. -----

----- Mas desejava pedir um esclarecimento. É que o Deputado Municipal Pedro Portugal na sua intervenção, preocupado em desvalorizar esse assunto e as próprias intervenções, neste caso do PS, não disse nada quanto ao que pensava sobre o assunto. O PS, pela sua voz, que é o Presidente do PS Lisboa, disse três coisas: que as políticas

do Governo e desta maioria têm estado erradas, em matéria de portagens, em matéria de privilegiar as radiais em detrimento das circulares em termos de acessibilidades, e em matéria de política para os passes sociais no relacionamento entre as empresas que operavam no sector, por não definição do contrato programa e dos objectivos a prestar por cada uma. -----

----- Sobre essa matéria o Deputado Municipal poderia ter vindo a jogo, concordando ou discordando, enriquecendo e contribuindo para o debate, mas preferira ficar-se pela rama e pela crítica fácil, neste caso concreto a si próprio e ao PS em vez de dizer aquilo que pensava. -----

----- Portanto, o que lhe pedia era que dissesse o que pensava sobre esta matéria, o que pensava sobre a integração e o papel do passe social na política de mobilidades, e que não brincasse com as competências dos trabalhadores, porque uns tinham competência para umas coisas e não tinham para outras, e realmente não percebia como se podia pedir um passe social apresentando simultaneamente a declaração do IRS, nem sabia se isso respeitava ou não os direitos constitucionais de cada um, mas se concordava com essa nova versão de passe social pedia-lhe que dissesse como era que isso podia ser implementado para que ficassem com uma noção da matéria, se bem que isso não fosse o mais importante. O mais importante era o papel das empresas do sector, era o papel do Estado enquanto regulador, e era, evidentemente, a garantia da mobilidade dos cidadãos na Área Metropolitana de Lisboa, sem prejudicar ninguém e sem uma perspectiva mercantilista do sector, que era perfeitamente errada e desajustada do ponto de vista social. -----

----- **O Deputado Municipal Pedro Portugal (PSD)**, no uso da palavra para responder aos pedidos de esclarecimento, começou por dizer que foi pena o entusiasmo não ter sido logo expresso na Conferência de Líderes para um debate alargado sobre a questão de transportes, mas registava com agrado que agora, em Plenário, viessem dar esse sinal de tão grande abertura nesse sentido. -----

----- E quando o BE lhe pedia que dissesse concretamente o que pensava, perguntava pensar sobre o quê quando nem sequer conheciam qual era a proposta e como seria ela se efectivamente se fosse para o tal nivelamento em função do IRS. -----

----- Portanto, o PSD recusava-se a discutir – aliás alertara que esse era um risco que podia correr o debate deste ponto – sobre ideias com base numa notícia na comunicação social. É que, de facto, estavam a discutir com base numa declaração de intenção, se é que ela foi transmitida nos termos exactos em que o Ministro a disse à comunicação social. O Deputado Municipal Carlos Marques punha a questão dizendo que o Ministro acordou com uma ideia luminosa, mas não foi ele – orador – que pediu o agendamento deste ponto, e quem o propôs deveria apresentar um elemento factual de base para discussão da matéria! Não instruíam minimamente o debate e queria que fosse o PSD a instruir! Bom, havia ali qualquer coisa de errado que não conseguia entender. Só porque era um responsável político do PSD é que colocava a questão nesses termos? -----

----- Mas dando de barato que a comunicação social reflectira exactamente os termos em que o Ministro o disse, depois, muito vagamente, colocava-se a questão nestes

termos. O PSD recusava-se a discutir a matéria porque discordava dos moldes como ela foi introduzida em sede de Conferência de Líderes. -----

----- Era evidente que o ponto estava em aberto e deveria ser reflectido. Havia uma tendência sobre alguns benefícios sociais ou alguma utilização para repercutir os custos de forma diferenciada, não só na área dos transportes. Têm visto essa tendência em alguns sectores da área social e noutras de usufruto que se consideravam que eram bens universais no sentido do seu pagamento ser suportado só pelo Estado, e cada vez mais se utilizava a tal lógica do utilizador/pagador, que vinha das áreas do ambiente, como o consumo de água, etc. -----

----- Portanto, não era inédito nesta matéria e por isso mesmo não entendia o enfoque só nessa questão. -----

----- Por tudo isso, teriam que discutir a matéria de uma forma mais abrangente e mais profunda, com elementos mais concretos, em vez de estarem a discutir com base numa extrapolação. Tal como estavam a debater a matéria o PSD não entrava no debate, porque debatia questões profundas e não neste rame-rame. -----

----- **O Deputado Municipal Eduardo Vieira (PCP)**, no uso da palavra, começou por dizer que não havia dúvidas de carácter interpretativo sobre a notícia que veio na comunicação social, porque ela foi produzida pelo Sr. Ministro, na Assembleia da República, numa deslocação que aí fez à Comissão Específica de Transportes e Obras Públicas, por solicitação do PCP, para discutir a questão da Carris e dos passes sociais. -----

----- Portanto, não tinham dúvidas quanto a essas afirmações e quanto às opções, que, aliás, não eram novas porquanto também foram produzidas pela Sra. Ministra das Finanças, Dra. Manuela Ferreira Leite, em data anterior, como também foi colocada por ela uma outra questão, efusivamente apoiada pelo Presidente do principal grupo do sector, o Grupo Barraqueiro. Mas essa era uma questão lateral em relação ao debate. -----

----- Depois leu o documento que a seguir se transcreve: -----

----- “Vamos hoje na Assembleia Municipal de Lisboa discutir o Passe Social Inter-modal, um elemento estruturante de uma política de transportes coerente, pelo que constitui de atracção ao sistema de transportes públicos, com enormes benefícios para o funcionamento da economia, para a mobilidade e o ambiente e consequentemente para a qualidade de vida das populações que importa aprofundar. -----

----- Como todos sabemos ele existe em Portugal, como resultado da Revolução de Abril, e é uma das muitas medidas de enorme alcance social que foram tomadas visando o bem-estar do nosso povo, e que simultaneamente permitiram lançar as bases para um desenvolvimento e progresso efectivos do nosso País. -----

----- O quadro em que a Assembleia Municipal de Lisboa, discute hoje o Passe Social Inter-modal, está marcado pelo anúncio efectuado por o Ministro dos Transportes do anterior Governo do PSD/CDS-PP, de que pretendiam acabar com o carácter universal do passe social já no próximo ano, usando para tal, como recurso justificativo do seu propósito, e do carácter anti-social da sua política, de argumentos demagógicos e

populistas já conhecidos de todos, ou seja dos preços diferenciados conforme os rendimentos dos portugueses. -----

----- Isto é tanto ou mais, assim como afirmamos, porquanto todos sabemos que é em sede de impostos que a nossa Constituição e as leis da República estabelecem que os rendimentos dos portugueses sejam taxados, e é ainda tanto ou mais verdade quando todos sabemos os enormes problemas injustiça e de evasão fiscal com que o país se debate, bem patente nas enormes benesses tributárias que se concedem á banca e aos rendimentos do capital. -----

----- Ou seja, o que efectivamente o anterior Governo do PSD/CDS-PP realmente anunciou, é que pretende dar mais uma machadada nos direitos dos utentes dos Transportes Públicos, pois de facto, o que se pretende com esta medida é acabar com Passe Social Inter-modal, e aumentar substancialmente a parte paga pelos utentes, o que terá ainda como resultado o desferir de mais um profundo golpe no sistema de transportes públicos empurrando mais uns milhares de utentes para o transporte individual. -----

----- Esta errada opção, sobre uma questão nuclear para a mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, exige ainda, que com maior profundidade nos debrucemos sobre a realidade com que estamos confrontados, a política que vem sendo seguida, e os resultados a que ela tem conduzido, a mobilidade e a qualidade de vida das populações da região. -----

----- Assim sendo e tendo presente esta exigência e os dados contidos no Inquérito a mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa verificamos que o que caracteriza hoje a mobilidade na Área Metropolitana e na cidade de Lisboa de Lisboa é o seu enorme movimento pendular diário de mais de 1.381.033 activos empregados ou estudantes com 15 ou mais anos, sendo que destes 341.620 se dirigem dos concelhos onde residem para Lisboa, a fim de trabalharem ou estudarem, ou seja 1,3 vezes o valor da população empregada ou estudante residente no concelho de Lisboa, o que leva a que a população de dia seja mais do dobro da noite. -----

----- Outras das características da evolução verificada neste enorme movimento pendular diário, no intervalo de uma década, ou seja entre 1991 a 2001 foi o seu crescimento absoluto em mais 75.777 pessoas. -----

----- Mas se olharmos à luz desta realidade impressionante, para o que se passou no plano da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, no período em referência, verificamos que passámos do transporte colectivo pesar nos modos de transporte em 1991 - 51 % do total ou seja 665.671 pessoas, para em 2001 - já só ser 37% do total ou 510.982 pessoas, em contrapartida o transporte individual passou de 26% em 1991 para 45% em 2001, ou seja foram empurrados para o transporte individual 154.699 pessoas no período em referencia cerca de 14% de utentes relativamente à diferença absoluta verificada, estes dados, são claramente reveladores de que algo vai mal, e tem que ser invertida a política que vem sendo seguida. -----

----- Escusado será dizer, os enormes custos económicos para o país só em importação de combustíveis que estes números representam, bem como os enormes problemas

ambientais que geram, para já não falar na degradação qualitativa da qualidade de vida que representam. -----

----- Vale ainda a pena reflectir sobre um outro dado significativo a que esta realidade conduz, e sem se levar em linha de conta a perda para a qualidade de vida, e os prejuízos que são causados aos 325.000 activos empregados que se deslocam diariamente para Lisboa, mas ainda e só no plano económico é o enorme número de horas perdidas e que valor assumem a um tempo médio de deslocação de 100 minutos para ida e volta em deslocações diárias prolongando dessa forma a sua jornada de trabalho, em números que se cifram em 541.667 horas diárias e que assumem um valor anual estimado 2.052 milhões de euros ou seja quase 2% do PIB. -----

----- É pois inquestionável, a dimensão dos problemas com que estamos confrontados, como é também clara a reclamação e a exigência muito determinada de uma política que aposte e promova os transportes públicos. -----

----- Mas o que com esta medida agora anunciada fica de facto revelado, é que a maioria PSD/CDS-PP e o seu Governo contrariamente aquilo que seria necessário fazer, deixam perfeitamente claro que vale tudo para avançar com as privatizações, ou seja, com a entrega aos privados do estratégico Sistema de Transportes Públicos. -----

----- Como fica ainda claramente demonstrado com esta opção, que no cerne da política dos Governos do PSD/CDS-PP, não está a procura de soluções para os problemas de mobilidade com que o país ou Área Metropolitana de Lisboa se defrontam, mas tão só, o tornar mais fácil a satisfação dos interesses dos grupos privados do sector. -----

----- O resultado da política de Direita que de há longos anos a esta parte vem sendo desenvolvida por sucessivos Governos, e teve sempre como um elemento central da sua acção as privatizações e o ataque aos direitos sociais dos Portugueses. E que no caso dos transportes Públicos da nossa região é responsável pela perda de mais de 13% dos utentes dos transportes públicos de Lisboa para o Transporte Individual no intervalo de uma década, ou seja entre 1991 e 2001, como ficou claramente demonstrado no último Inquérito à mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Vale a pena lembrar hoje e aqui neste debate que foi exactamente neste período que se efectuaram a privatização das Empresas Rodoviárias de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente daquelas que resultaram da segmentação da Rodoviária Nacional. -----

----- Nós acusamos a política de direita, que vem sendo desenvolvida de há longos anos a esta parte por sucessivos Governos, de ao usar como argumento para justificar as suas opções, medidas e as privatizações, o estafado argumento das dificuldades financeiras das empresas, e dos seus défices, enganar os portugueses. -----

----- E afirmamos que a verdade é outra e bem diferente, e que os portugueses têm sido enganados! -----

----- Pois na realidade são os Governos, que ao não cumprirem com as obrigações de dotar as empresa dos meios financeiros e técnicos necessários ao seu funcionamento que são os responsáveis pelos problemas com que estas se confrontam conforme a

Comissão Inter-Ministerial de Análise às Contas Públicas reconheceu no seu Relatório de Julho de 2002. -----

----- Mas como se isto fosse não fosse bastante, as empresas Públicas de Transportes e a Carris nomeadamente, são ainda espoliadas em muitos milhões de contos na repartição das receitas do passe social a favor das empresas privadas de passageiros nomeadamente do Grupo Barraqueiro que é o principal beneficiado. -----

----- Por exemplo, só no período de 1997 a 2000 são mais de 20 milhões de Euros que foram indevidamente entregues aos privados conforme reconheceu o Tribunal de Contas em Auditoria de 2001 às Contas do Metropolitano. -----

----- Estes números, são por si só, claramente demonstrativos da necessidade de inverter a política de transportes que vem sendo seguida, em que as privatizações, os ataques ao passe social inter-modal na forma de aumento do seu preço, bem como dos bilhetes, a par da proliferação de títulos de transportes por operador e da redução e ausência de oferta às novas necessidades, constituem um elemento central para a perda de utentes para o transporte individual e a causa do agravamento dos problemas de mobilidade com que a região e o país se confrontam. -----

----- Outro dos falsos estafados argumentos para justificar as privatizações é que elas gerariam concorrência e mais e melhores transportes públicos. -----

----- A verdade é outra e bem diferente como qualquer Utente dos Transportes Públicos sabe, por experiência vivida, hoje estamos mais mal servidos, quer em quantidade, quer em qualidade, e ainda pagamos mais, e os resultados desta política estão claramente à vista em toda a sua dimensão e consequências. Conforme o inquérito a Mobilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa claramente o demonstra, de facto o que esta política propiciou foi a enorme concentração económica num grupo do sector. -----

----- Mais grave ainda é que os (pretensos) defensores da livre concorrência, nem as próprias leis que dizem defender aplicam. -----

----- Como é exemplo a FERTAGUS e a travessia Ferroviária da Ponte 25 de Abril claramente ilustram onde a CP Operador Público que apresentava valores mais favoráveis foi proibido de concorrer, para que este importante e estratégico investimento público fosse parar as mãos de um grupo privado, e que como resultado dessa opção, se tenha colocado o Sistema de Transportes Públicos da Área Metropolitana, cada vez mais na mão do Grupo Barraqueiro. -----

----- Esta inaceitável opção resultou num claro favorecimento de um grupo privado do sector à custa do um investimento público, sendo tão escandaloso que nem sequer lhe foi exigido que ficasse dentro do sistema, nomeadamente, que o passe social Intermodal fosse valido na sua utilização, o que com a CP estava assegurado. -----

----- Outro exemplo claramente elucidativo do quanto esta política nos torna a todos reféns dos interesses e da gula dos privados, foi ainda recentemente o comportamento do governo perante a pressão e chantagem dos privados, em que abandonariam o passe social, se não lhes fossem atribuídas indemnizações compensatórias. -----

----- Outro dos falsos e estafados argumentos usados é que os Portugueses pagam pouco pelo Transporte Público. -----

----- Mas para ver o quanto de falso é este argumento, basta ver que os Portugueses que tem um salário mínimo nacional que é cerca de um terço do da Grã-Bretanha -, pagarmos por um bilhete de autocarro para circular na cidade Lisboa o mesmo que em Londres. -----

----- Mas para quem isto seja pouco elucidativo acerca do peso real dos transportes nas bolsas dos portugueses, atentemos no seguinte: a evolução do preço do passe social L123 desde 1980 até aos dias de hoje sofreu um acréscimo no seu peso relativo ao Salário Mínimo Nacional de mais de um terço, ou seja em 1980 correspondia a 8,67% e está actualmente em 11,61 %. -----

----- Mas mesmo sabendo que os Portugueses são quem percentualmente na Europa mais paga directamente do seu bolso pelo custo com os transportes, o Governo pelo terceiro ano consecutivo em que os salários reais caíram, procedeu a novos aumentos em valores % muito superiores á inflação em que os valores acumulados se situam mais do dobro daquilo que ele próprio estabeleceu para a inflação, e como se isto ainda fosse pouco ainda tem a desfaçatez de assumir que quer aumentar a cobertura dos custos pelas receitas tarifárias, ou seja carregar mais na factura a pagar pelos utentes. -----

----- Fica pois claro qual é o sentido e o alcance da medida anunciada! -----

----- Ou seja acabar com carácter universal do passe social inter-modal e proceder a um aumento muito acentuado do custo com os transportes, pago pelos Utentes, para tal recorre demagogicamente de pretensos argumentos de justiça social para tentar virar os utentes uns contra os outros, e não ter que assumir os custos da sua opção. ----

----- O PCP coerente com as suas responsabilidades, não se limita a denunciar e a lutar contra estas erradas políticas. Nesse sentido não só afirmamos que existe outro caminho, Gerador de enormes benefícios para a economia nacional, as populações, a mobilidade e o ambiente, e consequentemente para a qualidade de vida das populações que importa aprofundar que passa entre outras medidas por uma clara aposta nos transportes públicos, e na valorização do Passe Social Inter-modal como temos ao longo dos anos proposto um conjunto de medidas estruturais de que destacamos. -----

----- O Projecto de Lei que confirma o Passe Social Inter-modal -----

----- O Projecto de Lei sobre as Autoridades Metropolitanas de Transportes. -----

----- O Projecto de Lei que visa isentar de portagem a rede viária de acesso e circulação no interior das Áreas Metropolitanas. -----

---- Que a terem sido adoptadas e implementadas constituiriam um importante contributo para uma melhor mobilidade na áreas Metropolitana de Lisboa, para uma melhoria ambiental, para reduzir o consumo energético, com evidentes benefícios para a economia do país e para a qualidade de vida dos portugueses. -----

----- Mas tendo presente o motivo da nossa discussão hoje aqui na AM Lisboa reafirmamos que o Projecto de Lei do PCP que confirma o Passe Social Inter-modal na Área Metropolitana de Lisboa, comporta as medidas necessárias, para serem atingidos os objectivos citados. -----

----- Propusemos e propomos a sua confirmação como uma importante conquista social, económica, ambiental, fruto das transformações progressistas operadas com a revolução de Abril, e que constitui para além de um avanço social, um elemento estruturante da política de transportes, na medida em que valoriza e torna mais atractivo o sistema de transportes públicos com enormes benefícios para a Economia Nacional, a Mobilidade e o Ambiente, e consequentemente para a qualidade de vida das populações, que importa aprofundar. -----

----- Nós afirmamos que só a subordinação aos interesses do grande capital pôde levar a que esta maioria e o seu Governo se tenham oposto à aprovação de um projecto de lei que sabiam que: -----

----- 1. Consagrava o Passe Social como título válido em todos os operadores de transporte colectivo, públicos e privados, na respectiva área assegurando que um único passe permitisse a utilização de todos os meios de transporte colectivo - situação que inexplicavelmente hoje não acontece. -----

----- 2. Possibilitava e possibilita ainda trabalhar para a acabar com impraticável profusão de títulos de transporte – mais de 450 bilhetes e passes na região de Lisboa – que todos afirmam ser necessária de inverter, esta maioria e o seu governo inaceitavelmente opuseram-se a sua aprovação. -----

----- 3. Propunha ainda o alargamento do âmbito territorial da utilização destes passes, passando a beneficiar dessa forma do acesso ao sistema de um total de população de aproximadamente 2.300.000 pessoas, ou seja mais 700.000 pessoas ou 40 % do que actualmente, de 14 Concelhos de dezenas de Freguesias dos Distritos da AML, a quem se respondia assim às novas necessidades de mobilidade que as populações passaram a sentir nas últimas décadas, e que inexplicavelmente esta maioria e o seu Governo recusou-se a aprovar o Projecto-Lei do PCP. -----

----- 4. Que reduzia os gastos das famílias com transportes, através do alargamento das coroas por forma a aproximar, em termos de custos, as periferias do centro e contrariando os aumentos brutais dos custos dos passes que ao longo dos últimos anos se tem verificado. Ou seja 62,5 % da população actualmente servida com o passe social veria reduzido o seu custo com o alargamento das coroas actuais. -----

----- 5. Que o projecto de lei do PCP para além de estabelecer que o Passe Social deve ser uma realidade efectiva, ao dispor dos seus utilizadores, com um âmbito de utilização alargado e diversificado, estabelecia ainda de forma clara actualizada e com transparência as fórmulas de financiamento e quantificação distribuição de receitas e obrigações pelos diferentes operadores recusou-se a aprovar o Projecto-Lei do PCP. --

----- É pois claro que só o prosseguimento de uma política claramente contrária aos interesses da região e do país, causadora de enormes prejuízos a economia nacional, à mobilidade, ao ambiente e qualidade de vida, pôde levar à recusa do nosso projecto por esta maioria e o seu Governo. -----

----- Mas podíamos ainda aqui lembrar mais algumas propostas: -----

----- - Criação de Bilhetes multimodais -----

----- - Desenvolvimento da rede de eléctricos modernos em caminho reservado e a sua articulação com a recuperação dos Eléctricos de Colina; -----

----- Desenvolvimento das carreiras expresso a partir dos grandes interfaces dirigidos às zonas com grande procura e servidas pelo Metropolitano; -----

----- Desenvolvimento da rede de parques de estacionamento dissuasores periféricos, junto das ligações aos meios de transporte públicos, gratuitos e com condições de segurança; -----

----- - Reforço da acção fiscalizadora do cumprimento das regras de circulação e estacionamento; -----

----- - Incentivar o uso do táxi, nomeadamente tratando-o como transporte público no ordenamento do trânsito e o estabelecimento de contratos de fretamento de táxis por parte das entidades públicas, em substituição das suas frotas privadas; -----

----- - Para com os desmembramentos e as privatizações das empresas e actividades do sector de transportes; promover o saneamento financeiro das empresas, tendo por base acordos com o Estado no sentido da sua viabilização e melhoria da gestão; desenvolver uma política de investimentos nas infra-estruturas, equipamentos e material circulante, de modo a aumentar a qualidade do serviço público; -----

----- - Construir uma nova travessia rodo/ferroviária sobre o rio Tejo entre a Ponte 25 de Abril e a Ponte Vasco da Gama; -----

----- Estamos certos que só assim, se poderá promover verdadeiramente a utilização do transporte colectivo. Só assim a utilização do transporte individual deixará de ser a única opção real (para aqueles que o possuem). Só assim poderemos contar com uma política de mobilidade, transportes e acessibilidades que garanta o desenvolvimento económico e o progresso, a qualidade de vida e a defesa do ambiente.” -----

----- **O Deputado Municipal Manso Pinheiro (PEV)**, no uso da palavra, começou por relembrar que há cerca de um ano a Assembleia Municipal organizou um colóquio sobre Mobilidade e Transportes na Cidade e na Área Metropolitana de Lisboa, no qual participaram, entre outros, o Prof. Viegas, que era autor de um dos estudos sobre a alteração do sistema tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, estudo no qual era incluída alguma reflexão sobre o interesse da imputação no custo real ao valor do título de transporte. -----

----- Portanto, aparecer agora esta ideia do colóquio como tábua de salvação, convinha dizer que houve um colóquio e que nesse colóquio, por exemplo, o Prof. Viegas suscitara desde logo uma proposta no sentido da gratuidade imediata do passe social para quem estava desempregado. Isto é, no momento em que a pessoa se inscrevesse no Centro de Emprego e Formação Profissional na condição de desempregado deveria ter direito a dois/três meses de passe social, alegando, desde logo, a necessidade acrescida de mobilidade na busca de novas soluções de emprego. -----

----- A segunda questão que lhe parecia importante, era que não só o Ministro disse na Assembleia da República que esta iniciativa entraria em vigor, como colocara no *site* do Governo – www.gov.pt – essa mesma notícia. Ou seja, pôs no *site* do Ministério das Obras Públicas “transportes mais baratos para os cidadãos mais desfavorecidos”, dizendo que o diploma incluiria os prazos para a adopção de um conjunto de acções até ao final do corrente ano, que significariam o início de um novo ciclo nos transportes de Lisboa. -----

----- Por outro lado, o Ministro anunciou também a intenção de indexar os preços dos transportes públicos aos rendimentos, criando discriminação positiva para os cidadãos com menos posses. E lançou mais uma vez a frase: “não é justo que uma pessoa com mais rendimentos e outra com menos rendimentos paguem o mesmo pelo meio de transporte público que usam”. Portanto, isso não era algo de inconsistente! -----

----- Acresciam, ainda, dois outros factores: por um lado, existia o estudo de revisão do sistema tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, apresentado pela empresa do Prof. Viegas, e, por outro, essa matéria era também defendida e ia ser apresentada pela Autoridade Metropolitana de Transportes. E essa, que se soubesse, não tinha sido dissolvida, mantinha-se em vigor. Ela vinha a reboque até, eventualmente, da necessidade da contratualização do serviço público que era pago, portanto era sob esse pretexto que vinha esta necessidade, como, aliás, era também referido no próprio documento no *site* do Ministro. Mas importava esclarecer que uma coisa era a contratualização, outra coisa era que o passe social tivesse que sofrer as alterações no sentido em que foram propostas. -----

----- Por que era que valia a pena estarem hoje a debater esta matéria? Porque valia a pena a Assembleia Municipal de Lisboa pronunciar-se *a anteriori* e não *a posteriori*. Ou seja, não tinham que aguardar que até ao final do ano fosse aprovada em Conselho de Ministros essa proposta para depois, em 15 dias, se pronunciarem sobre a matéria já sem quaisquer capacidade para inverter a tendência. Portanto, convinha desde já que dessem um sinal – e por isso o PEV apresentou uma Moção nesse sentido – à Autoridade Metropolitana de Transportes em particular, mas também ao novo Ministro que agora tomava posse, sobre qual era a posição da Assembleia Municipal de Lisboa, um órgão eleito, portanto com legitimidade para se pronunciar sobre uma matéria que o afecta porque afectava o funcionamento da cidade directamente. -----

----- Continuando, disse que a discussão do passe como uma política social e não como uma ferramenta da política de transportes e da promoção do transporte colectivo era um grande equívoco, tanto mais que era o Ministro dos Transportes e não o Ministro da Segurança Social que o anunciava. Isto é, discutir transportes não na óptica do impacto no sistema de transportes mas na óptica da política social, de financiamento ou não a classes com menor capacidade económica ou não, era um erro, era laborar sobre um equívoco que teria consequências graves do ponto de vista dos transportes. -----

----- Os factores a ter em conta nesta matéria eram bastantes, a ordem pela qual iria referir alguns deles era arbitrária. -----

----- E o primeiro a referir era precisamente a opção pelo modo de mobilidade, se o transporte individual, se o transporte colectivo. Era evidente que havia muitos factores que entravam em conta na decisão individual sobre se se deslocar em transporte individual ou colectivo, entre eles os horários, as frequências, a segurança, o conforto, o cumprimento dos horários, etc. Agora, o custo do transporte era, obviamente, um factor importante, se não muitas vezes decisivo. E aqui acrescentaria, ainda, que importava acabar com a guetização do transporte colectivo, ou seja, o transporte colectivo não tinha que ser usado pelas classes que não tinham outra solução

económica para usar outro modo que não fosse o transporte colectivo. A guetização era um princípio a que qualquer poder, qualquer Estado de Direito Democrático, deveria de facto renunciar. Portanto, a questão do custo para o utilizador era da maior importância. -----

----- Por outro lado, importava também ter presente que a definição, em todos os documentos técnicos e políticos, da necessidade da valorização da utilização do transporte colectivo, isto é, da transferência do peso do transporte individual para o peso do transporte colectivo, não era uma birra nem era um conjunto de ideias lunáticas, ambientalistas ou coisa do género, era fundamentada nos impactos que o sistema de transportes e de mobilidade tinham na sociedade. Desde logo na competitividade dos territórios, ou seja, enquanto não tiverem sistemas de transportes de acessibilidade, não tinham território competitivo. -----

----- Outra das matérias de impacto do sistema de transportes, era a questão de princípio de que a mobilidade era também um factor de igualdade de oportunidades dos cidadãos aos serviços de natureza social, a que qualquer sociedade moderna se sentia obrigada a prestar. Isto é, acesso ao ensino, aos equipamentos de saúde, aos serviços colectivos existentes, etc., tinha que ser garantido. -----

----- Mas esta urgência da mobilidade tinha um paradoxo que eram os impactos ambientais do sistema, e os impactos do sistema de transportes eram os ambientais e as alterações climáticas, que não era novo mas convinha reforçar com alguns dados essa matéria. Lembrava que no ano de 2003, por exemplo, registaram-se 41.495 acidentes com vítimas, de que resultaram 1.356 mortos, 4.659 feridos graves e 50.599 feridos ligeiros. O aumento das emissões de gases com efeito de estufa, entre 1990 e 1999, atingiu 67% no caso dos transportes, que foi o sector que mais aumentou. No sector dos transportes é a segunda maior fonte de gases com efeito de estufa em Portugal, contribuindo com cerca de 30%, sendo 87% imputáveis ao modo rodoviário. -----

----- Sobre o potencial do aquecimento global disse que era no sector dos transportes que se estimava o maior aumento relativamente ao total nacional até 2010. Alguns dados importantes: 10% das crianças morriam devido à poluição na Europa, os custos externos do congestionamento, devido apenas ao tráfego rodoviário, representavam 0,5% do PIB comunitário, e se nada fosse feito em contrário as previsões de crescimento do tráfego, até 2010, poderiam atingir 80 mil milhões de euros, aproximadamente 1% do PIB comunitário. -----

----- Portanto, a discussão sobre a utilização dos transportes colectivos tinha impactos significativos ao nível do ambiente e das alterações climáticas, da sinistralidade e da saúde pública. Os custos associados à sinistralidade e aos impactos económicos e energéticos, são brutais, portanto, não era indiferente a opção pelo transporte colectivo ou o contínuo crescimento do transporte individual como moda e como solução de transportes. -----

----- Acrescia a esses factores, ao nível das políticas urbanas, a importância da resolução dos problemas da circulação e estacionamento, a valorização do espaço público e a salvaguarda da imagem urbana. Não podiam esquecer que uma boa parte da intervenção na pintura de fachadas, reabilitação de edifícios e monumentos de

património histórico, tinham que ser feitas em resultado da poluição provocada pelo sistema de transportes. -----

----- Uma outra questão que importava referir era que os transportes colectivos não eram solução por si só. Ou seja, um autocarro para transportar um passageiro era mais poluente, ocupava mais espaço e consumia mais energia do que se esse único passageiro fosse em transporte individual. Então, o sistema de transportes colectivos e a defesa da importância e da sua valorização só tinha sentido se o transporte colectivo regular servisse para transportar passageiros. Isto é, todas as medidas que tirassem passageiros ao sistema de transportes implementado, significavam a perda de eficiência que o sistema de transportes colectivos e o combate àqueles impactos negativos que apontou há pouco, representavam no sistema global da sociedade. -----

----- Portanto, o que era absurdo era ter um sistema de transportes colectivos no qual se investira muito significativamente, e depois tomarem-se medidas que o iam esvaziando de passageiros. -----

----- Em relação à política tarifária, disse que importava ver outra questão que era absolutamente decisiva nesta matéria, que era percepção dos custos. Quando pagavam o bilhete de transporte tinham a imediata noção do custo daquela deslocação, mas, ao contrário, quando utilizavam o transporte individual dificilmente repercutiam nessa deslocação o seu custo real. E esta matéria era absolutamente decisiva! -----

----- Lembrou, a propósito, o que dizia o Relatório das Cidades Sustentáveis, de 1995, do grupo de peritos da Comissão Europeia: “Depois destes custos terem sido desembolsados, os custos fixos do automóvel particular, como o capital e a depreciação, os impostos, os seguros e as despesas de garagem, o custo marginal de cada viagem é baixo. No ponto de utilização o transporte público parece ser muito mais dispendioso porque o preço da passagem tem que cobrir uma parte substancial dos custos fixos do serviço.” Portanto, essa percepção e uma medida que pretendia fazer reflectir sobre o tarifário do sistema de transporte colectivo o custo real do sistema de transporte, era uma medida que, evidentemente, quando fazia aproximar o custo real da deslocação, repercutindo nele todos os custos fixos, significava que o transporte colectivo era absolutamente incapaz de concorrer com a oferta de transporte individual, porque não se tinha a real percepção do custo da deslocação. ----

----- Prosseguindo, disse que importava também referir o problema crónico de não haver política de transportes em Portugal. Ainda há pouco não se lembravam dos nomes dos Ministros que passaram pela pasta dos transportes, mas a verdade era que, com alguma excepção, no essencial têm tido Ministros das Obras Públicas e nunca Ministros dos Transportes. As Obras Públicas era o que interessava porque era fachada, porque era visível! Era certo que tinham um Plano Rodoviário que definia a rede rodoviária, mas não tinham um Plano Nacional de Transportes, não tinham definido um plano que calendarizasse os objectivos, os projectos, as medidas e os recursos a afectar ao sistema de transportes. Não tinham, nunca tiveram, ou poucos foram, de facto, os Ministros dos Transportes! Tiveram sempre Ministros das Obras Públicas, e essa foi sempre uma das grandes desgraças do sistema. -----

----- E a esse factor acrescia um outro que era comum a toda a Administração, que era a desarticulação e o desmembramento de toda a Administração. Como tinham, sucessivamente, os mesmos responsáveis no sector dos transportes, que giravam de Secretário de Estado para administrador de uma empresa, etc., há muitos anos, o resultado era que cada vez que identificavam um problema, definiam uma orientação, uma prioridade e encontravam a necessidade de alguma resposta a dar, havia um tique orgânico que era constituir um novo organismo. E então, como resultado, tinham um breve levantamento a partir do *site* do Ministério das Obras Públicas mais uma vez, tinham quatro mais uma entidades reguladoras da administração, uma por cada modo de transporte, quando hoje qualquer documento político defendia que a solução era multi-mobilidade, era uma visão de conjunto do sistema. Mas tinham mais: para o rodoviário duas entidades para regular esse sistema, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres e a Direcção-Geral de Viação. O ferroviário passara a ter o INTF, o marítimo o IPTM e o aéreo o INAC. -----

----- Mas em relação a entidades de gestão de infra-estruturas tinham catorze, de operação tinham cinco, e a estas últimas acresciam mais três que eram de gestão de infra-estruturas de operação. Administrativos e gabinetes tinham cinco, grupos de missão três, autoridades três, inspecção um, conselhos dois, comissões quatro e ensino um. Esse caos, que estava dependente de Secretários de Estado distintos, e às vezes até de Ministérios distintos como em relação ao rodoviário a Direcção-Geral de Transportes Terrestres e a Direcção-Geral de Viação, que estavam dependentes de Ministérios distintos, mas que contribuíam, ou deveriam contribuir, para um todo que era a política nacional de transportes, não tinham sequer um documento orientador conjunto que era o Plano Nacional de Transportes, quanto mais, ao contrário do que acontecia em boa parte dos países da Europa, que era já ter os planos subsectoriais, por exemplo o Plano sobre Serviços e Sistemas Inteligentes de Transportes. -----

----- Um outro problema crónico, nesta matéria, era a visão sectorial incapaz de avaliar os custos e repercussões das medidas de cada Ministério nos demais sectores da sociedade. Isto é, quando discutiram os custos do sistema de transportes o Ministro foi incapaz de dizer quanto custava o impacto ambiental, quanto custava no sistema de saúde a sinistralidade bem como quanto custavam os deficientes para toda a vida que resultavam dessa mesma sinistralidade, quanto custava a importação de combustível e as forças energéticas do sistema de transportes, etc. -----

----- Importava, de facto, diferenciar a confusão, a mistura de conceitos, do que era contratualização do serviço público, que era uma urgência para não estar a dar dinheiro sem ter definida a contrapartida, e outra coisa era definir se essa contratualização tinha que ter associada a imputação do custo real dos transportes ao custo do bilhete tarifado. Aliás, isso ia ao arrepio de muitas medidas. Havia medidas precisamente para combater que o sistema de transportes regular andasse vazio, por exemplo, no fim-de-semana haver o bilhete familiar, um dos elementos da família pagava o bilhete e os restantes membros viajavam sem pagar, porque o que era caro era ter o transporte a circular vazio. -----

----- E esta matéria era tão mais estranha quando continuavam, embora agora numa curva relativamente mais ténue, a perder passageiros, e isto apesar de um enorme investimento que era feito porque hoje, nas sociedades modernas, de acordo com dados da Comissão Europeia estimava-se que cerca de 20% do PIB era afecto ao transporte. O sistema de transportes, as infra-estruturas e o sistema de transportes regular têm custos fixos brutais, absolutamente inadmissíveis para não ser complementado com medidas de incentivo à utilização do transporte colectivo. -----

----- Disse, ainda, que o número de passageiros transportados em 2000 e o número de passageiros transportados em 2002 indicava que em 2002 se transportaram menos cerca de 40 milhões de utentes nos transportes colectivos de Lisboa, comboio, metro, autocarro, etc., portanto o sistema no seu conjunto. Por conseguinte, este tipo de questões eram exactamente o inverso daquilo que a medida do Sr. Ministro defende.---

----- Por outro lado, face à sucessiva perda de passageiros, avançar com uma medida que apresentava como objectivo aproximar o valor ao custo real, contrariava aquilo que era absolutamente necessário, mas ia ao encontro de uma outra ideia, defendida pelo Prof. Viegas, que era que a selecção do utilizador resultasse em boa parte do factor económico e não da função ou do objectivo do transporte. -----

----- Recordou que nesse colóquio que tiveram há cerca de um ano levantara a questão de medidas que restringiam a velocidade de circulação do automóvel individual. Aí o Prof. Viegas disse que achava que não, o que interessava era que quem tivesse capacidade financeira para suportar o transporte individual, que devia ter custos acrescidos – ele defendeu isso, é claro – deveria poder circular normalmente. Aliás, defendeu também a não existência de medidas à restrição individual, que era contrário àquilo que precisavam. -----

----- **O Deputado Municipal Ferreira Pereira (PPM)**, no uso da palavra, disse que fazia parte da Comissão Permanente de Urbanismo, Rede Viária e Circulação, e perante o que lhes foi pedido, por decisão unânime segundo se recordava, a decisão foi que não havia objecto de discussão apenas a partir das palavras que o Ministro disse. -----

----- O PPM considerava, neste momento, que continuava a não haver objecto de discussão e, portanto, votariam contra as moções apresentadas. -----

----- No entanto, achavam que o assunto era demasiado importante e oportunamente proporiam – julga que hoje não será possível – que a Comissão Permanente de Urbanismo, Rede Viária e Circulação, promovesse um encontro com representantes da Autoridade Metropolitana de Transportes, para inquirir qual a política que essa entidade pretendia implementar nos transportes da cidade e também da Área Metropolitana. -----

----- **O Deputado Municipal Anacoreta Correia (CDS-PP)**, no uso da palavra, disse que a posição do CDS-PP relativamente ao debate em curso, foi claramente expressa quando foi debatida a inscrição deste ponto na Ordem de Trabalhos em Conferência de Líderes, no sentido de que entendiam não haver matéria pelo facto de não existir uma proposta concreta para ser debatida sobre a base de moções. -----

----- Entendia o CDS-PP que era útil que os problemas dos transportes fossem discutidos, hoje já ali foram produzidas afirmações importantes que mostravam uma tomada de consciência no sentido de que, efectivamente, grande parte da qualidade de vida e grande parte da competitividade da Cidade de Lisboa se jogavam nos transportes, mas a verdade era que pensavam que esses temas deveriam ser discutidos, tanto quanto possível, numa base técnica e não numa base que fosse apenas política e de política de oportunidade. -----

----- Disse, depois, que na Comissão de Obras Públicas, da Assembleia da República, o Sr. Ministro dos Transportes o que declarou foi que estavam a ser preparados um conjunto de diplomas, definindo o conceito de serviço público, questões de concorrência, etc., etc., e a propósito dessa matéria deu, a título de exemplo, segundo as informações porque presentemente não pertencia a essa Comissão, a questão de que o transporte poderia ter um custo diferenciado de acordo com as possibilidades económicas dos utentes. -----

----- E desejava dizer que a maneira como foi introduzido o debate pelo Bloco de Esquerda, que o apresentou de uma forma muito sintética, politicamente talvez estivesse correcta, mas a verdade era que o Ministro não disse que para haver justiça social deixaria de se cobrar o transporte em termos da distância mas em função do rendimento, como não foi também a primeira intervenção da coordenadora da Autoridade Metropolitana de Transportes, porque já fez várias intervenções, e o que disse foi que esta questão estava a ser estudada com interesse. E era claro que não fazia parte das linhas fundamentais do Governo, que o Sr. Presidente da República exigia que cumprisse relativamente ao mandato anterior, a questão do passe social. Essa era uma interpretação muito extensiva. -----

----- Por outro lado, o seu colega, Deputado Miguel Coelho, referira o passe social como tendo sido uma conquista, mas, de facto, o passe social foi, fundamentalmente, uma medida de racionalização que permitiu a introdução do agente único nos autocarros da Carris. Tinha inegáveis benefícios para os seus utentes pela facilidade e pela facilitação da mobilidade, mas não se enganassem porque nos anos setenta, quando o passe social foi introduzido, foi introduzido, sobretudo, como uma medida de racionalização e de redução de custos na questão dos transportes. -----

----- Era evidente que a defesa do transporte público, numa cidade ou numa área metropolitana, que tinha que entrar em competitividade com todas as questões que ali foram levantadas, e muito bem – aliás, devia dizer que estava de acordo, substancialmente, com a intervenção que foi feita pelo Deputado Municipal do PEV, não estaria apenas de acordo com um ponto fundamental que depois iria salientar – era que apoiar o transporte público hoje, numa realidade com as características que Lisboa tinha, evitando a criação de espaços geradores de mais movimento, de questões que eram da poluição, o problema das crianças que foi referido pelo último relatório, era uma questão de inteligência apoiar o transporte público em relação ao transporte individual. Era uma questão de inteligência a que estavam a assistir em todas as grandes cidades, independentemente das opções das ideológicas. E não tinham qualquer dúvida que se tivessem hipóteses de oferecer o transporte público a

custo zero ele teria uma maior atractividade em relação ao custo que tinha o transporte individual. -----

----- Mas o desejável equilíbrio que se tinha que verificar entre aquilo que era possível – e a política é a arte do possível – e aquilo que podia ser praticado, tinha que ver com o aumento de produtividade, e aí as competências das Autoridades Metropolitanas de Transportes, que durante 15 anos andaram de moção em moção e de projecto em projecto sem terem sido caracterizadas e só agora foram caracterizadas por este Governo, que não estavam em vigor há ano e meio mas apenas há alguns meses e estavam ainda a estudar a regulamentação, em relação à qual, sendo uma matéria que tinha 15 anos de gestação, não se lhes podia pedir resultados em alguns meses. -----

----- As Autoridades Metropolitanas tinham três objectivos fundamentais: -----

----- Coordenarem os meios existentes. Foi ali dito que o Presidente do Metro e o Presidente da CP desconheciam mutuamente aquilo que estava a ser feito! -----

----- Promoção da ideia do transporte público, para que o transporte público não fosse guetizado, como também ali foi utilizada essa expressão. -----

----- Envolver os Municípios nesta questão para que o problema do transporte público não fosse apenas um problema do Governo Central versus cidadãos, em que as municipalidades estavam ausentes, quando elas eram, de todas as entidades, aquelas que talvez tivessem mais que ver com a produção do transporte a preços razoáveis, haja em vista os corredores de autocarros, haja em vista as medidas de favorecimento do transporte público, haja em vista a disciplina do estacionamento que era um ponto que as pessoas não gostavam de ver porque andavam os partidos políticos na conquista de nichos de eleitorado. -----

----- Recordou, a propósito, quando ali foi discutido, há duas semanas, o Regulamento de Cargas e Descargas, a simpatia com que foram olhadas as medidas que visavam retardar a aprovação desse Regulamento por parte dos distribuidores de bebidas, apesar de grande parte delas não terem qualquer razão de ser, e todos conhecerem no dia-a-dia que os transportes de bebidas eram feitos com viaturas não adequadas, a horários impróprios e com uma indisciplina provocatória, porque quando qualquer pessoa que se deslocava no seu transporte individual fazia um reparo, a resposta que obtinha era que eles estavam a trabalhar, como se as pessoas que estavam a circular dentro da cidade muitas vezes não estivessem a trabalhar. -----

----- Portanto, as Autoridades Metropolitanas tinham também essa vantagem de chamarem à responsabilidade as responsabilidades das Câmaras Municipais. -----

----- Disse, ainda, que o CDS-PP estava disposto a um debate construtivo e não a um debate demagógico. E ao PCP, que fez afirmações dentro da linha que conheciam – coerência não lhe podia ser negada – chamava-lhe apenas a atenção de uma questão: os inquéritos que existiam sobre o nível de satisfação dos clientes da Barraqueiro versus os outros clientes, eram indiciadores que nos transportes era possível ter concorrência com qualidade e era possível que dessa concorrência os passageiros saíssem beneficiados. Querer negar a evidência de que o factor concorrência era um factor com que deviam contar nos transportes do século XXI, era querer tapar o sol com uma peneira. -----

----- E não iam por bom caminho se queriam insistir em formulas unicistas, que já deram as suas provas nos transportes. O que pessoalmente pensava era que os transportes públicos precisavam de uma união de esforços e de uma promoção para que pudessem ter o papel que deviam ter e, sobretudo, no que dizia respeito àqueles dois pontos, que as pessoas não gostavam de tocar porque eram antipáticos, as cargas e descargas e também o problema do estacionamento, e aí estava de acordo com o Deputado Municipal Miguel Coelho de que os residentes em Lisboa fossem efectivamente protegidos perante aqueles que vinham de fora e que tornavam a sua qualidade de vida impossível, porque era pelos residentes de Lisboa que estavam ali e ali eram responsáveis. -----

----- **O Deputado Municipal Eduardo Vieira (PCP)**, no uso da palavra para pedir um esclarecimento, solicitou ao orador anterior que lhe dissesse em que ponto da afirmação que fez acerca das questões da FERTAGUS, se teria referido de algum modo ao nível de satisfação produzida pelo modo de transporte ferroviário na Ponte 25 de Abril. -----

----- Lembrou que aquilo que disse foi: “Mais grave ainda é que os (pretensos) defensores da livre concorrência, nem as próprias leis que dizem defender aplicam, como é exemplo a FERTAGUS e a travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril claramente ilustram onde a CP, operador público que apresentava valores mais favoráveis foi proibido de concorrer, para que este importante e estratégico investimento privado ...” -----

----- Mas, já agora, sobre os níveis de satisfação valia a pena referir que em relação ao tipo de equipamento e ao tipo de serviço, iguais níveis de satisfação podiam ser atingidos porque os custos fundamentais da infra-estrutura, quer os parques dissuasores, quer os rebatimentos, eram questões de opção política que com um operador público estavam garantidas. -----

----- Portanto, o pedido de esclarecimento que fazia era onde podia inferir da sua intervenção que não era assim, bem como o nível de satisfação dos utentes da ferrovia na Linha de Sintra ou noutra tipo de linhas eram de valores muito idênticos àqueles que eram verificados na FERTAGUS. -----

----- **O Deputado Municipal Miguel Coelho (PS)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, disse que ouviu o Deputado Municipal Anacoreta Correia com atenção, como fazia sempre, ainda por cima sobre uma matéria em relação à qual reconhecia que ele era um técnico e uma voz autorizada no sector. -----

----- No entanto, não podiam ter destas questões só uma visão meramente tecnicista porque era preciso tomar opções, e as opções eram sempre políticas. Porque quando se governava, quando se implementavam medidas, evidentemente eram sempre em prol de alguém e conseqüentemente havia sempre partes de gente interessada que poderiam não sair beneficiadas e por isso ter capital de queixa em relação às decisões. Era por isso que havia governos, e era por isso que a política era nobre e fundamental. -----

----- Disse, depois, que estavam hoje a discutir um tema importante que era fundamental, para isso é que foram eleitos, eram Deputados Municipais que tinham a ver com a Cidade de Lisboa, e, obviamente, também com a Área Metropolitana. E,

nesse sentido, foi oportuno o agendamento deste debate porque o passe social era também um instrumento nesta matéria. -----

----- Por outro lado, agradecendo a explicação do Deputado Municipal Anacoreta Correia, recordava-lhe que o passe social foi criado por um Governo do PS, e se teve o objectivo de racionalização de meios também teve, evidentemente, um objectivo eminentemente social. Mas o passe social evoluiu a partir daí, pois para além do objectivo eminentemente social era também um instrumento regulador da mobilidade e do trânsito, porque uma adequada política do passe social poderia com certeza favorecer o uso dos transportes públicos em detrimento do transporte individual. E naturalmente estavam de acordo, era uma questão de inteligência, era preciso tirar os carros do centro da cidade e não pôr mais carros lá. -----

----- Foi por isso que disse, e sobre essa matéria não ouviu o Deputado Municipal Anacoreta Correia pronunciar-se e tinha sempre muito gosto em ouvi-lo porque se aprendia-se sempre com ele, mesmo não se concordando, mas já agora gostava de o ouvir sobre o que era que nesta matéria pensava em relação às questões que colocou na sua intervenção, que foram, em primeiro lugar, a política de portagens na Área Metropolitana de Lisboa em relação às circulares regionais exteriores, se havia ou não exemplos de outras capitais com circulares regionais exteriores portajadas ou não; em segundo lugar, o favorecimento das radiais ao centro da cidade; e, em terceiro lugar, a coexistência do sector privado e público nos transportes, com o Estado a ter um papel regulador, um papel cumpridor mas também definidor das regras do jogo. -----

----- Sobre as Autoridades Metropolitanas disse que reconhecia os méritos a quem os tinha, foram criadas neste Governo e era importante que tivessem sido criadas. Era melhor haver uma do que não haver nenhuma, mas também reconheceria o Deputado Municipal Anacoreta Correia que a mesma não tinha as competências consagradas que deveria ter, nem se calhar a autonomia financeira que deveria ter, e isto era matéria que urgia ultrapassar, não valia a pena ter Autoridades Metropolitanas se elas não podiam exercer as suas competências, e neste caso estavam um pouco naquela situação do tipo de pescadinha de rabo na boca. -----

----- **O Deputado Municipal Manso Pinheiro (PEV)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, disse que o Deputado Municipal Anacoreta Correia referiu que concordava com a globalidade da sua intervenção e que havia apenas um ponto do qual discordava, mas que diria mais adiante. Só que depois não se referiu mais à sua intervenção e conseqüentemente não percebeu se se teria referido ou não a esse ponto.

----- Em todo o caso, pensava que do conjunto de coisas que disse, e algumas tinham uma fundamentação técnica e não apenas política, a estar de acordo com o conjunto de princípios que enunciara isso tinha a consequência de não poder estar de acordo com a medida anunciada pelo Sr. Ministro, que colocara a notícia no *site* da Internet precisamente anunciando a intenção de indexar os preços dos transportes colectivos aos rendimentos criando discriminação positiva para os cidadãos com menos posses. -

----- Quanto às Autoridades Metropolitanas, disse que num colóquio realizado no anterior mandado já tinha levantado algumas reservas em relação às Autoridades Metropolitanas, à duplicação que podiam representar e ao risco de poderem continuar

a não ser solução para tudo. Tinham um bom mercado de actividades para fazer, a articulação tarifária era uma delas, mas havia uma política de infra-estruturas, uma política de ordenamento do território que estava indexada, e não fazia muito sentido terem uma Autoridade Metropolitana de Transportes que não tinha competências, por exemplo, no ordenamento do território. Esta, entre outras, era uma limitação de base porque uma boa parte das soluções de transportes estavam associadas ao ordenamento do território. -----

----- Terminou dizendo que achava que não deviam ter uma atitude defensora apenas em relação aos cidadãos de Lisboa, porque a Área Metropolitana funcionava como um todo e deveriam ter uma visão do todo. -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, disse que das três questões que o Deputado Municipal Anacoreta Correia colocou sobre a Autoridade Metropolitana de Transportes, a função de coordenar era aquela em que estavam em desacordo, pois não se tratava de coordenar mas sim de se ter autoridade. Era preciso dizer-se que era assim e que se fazia assim na Área Metropolitana, porque não seria possível nenhum projecto de mobilidade sem estudar a Área Metropolitana toda. Fazer qualquer coisa que fosse só em Lisboa, não resolvia qualquer problema. -----

----- Disse, depois, que estavam de acordo que era para não guetizar como estavam de acordo também que teriam que ser envolvidos os Municípios. Estavam completamente de acordo com isso, era o que estavam ali a fazer! -----

----- Mas mesmo que o Sr. Ministro não tivesse dito na Comissão, mesmo que o Sr. Ministro não tivesse mandado pôr na página da Internet, mesmo que isso não tivesse saído na comunicação social, mesmo que o Sr. Ministro não tivesse desmentido, mesmo que a coordenadora da Autoridade Metropolitana de Transportes não tivesse dito que esse era um assunto que estavam a estudar para poder implementar, mesmo que isso tudo não tivesse acontecido, se o BE fosse maluco e tivesse feito essa proposta, o Deputado Municipal Anacoreta Correia estava de acordo ou estava contra?

----- Essa era a pergunta que fazia, tinham que se definir, não valia a pena meterem a cabeça debaixo da areia. -----

----- **O Deputado Municipal Anacoreta Correia (CDS-PP)**, no uso da palavra para responder aos pedidos de esclarecimento, começou por dizer que era evidente que era uma questão de bom-senso que numa grande Área Metropolitana as deslocações circulares, ou as deslocações que não passavam pela zona central, deviam ser facilitadas e as deslocações radiais deveriam ser constrangidas. Isso era evidente. -----

----- Quanto ao problema técnico e político, disse que sobre isso não fazia grande confusão porquanto tinha para si, há muitos anos, que o que não era tecnicamente correcto não era politicamente defensável. O resto eram habilidades que andavam por aí! Isto, para si, era axioma nesta questão. -----

----- Disse, depois, que a Área Metropolitana de Lisboa não era uma Área Metropolitana que tivesse as características de relevo, de disposição geográfica, etc., etc., que tinham as áreas metropolitanas que se desenvolviam em 360 graus, que vinham nos manuais, que vinham nos livros de planeamento urbano desde os tempos

das Leis de Zipo, que era o que se estudava no seu tempo porque hoje se estudavam coisas muito mais modernas. Portanto a Cidade de Lisboa não se desenvolvia em 360 graus, mas desenvolvia-se segundo 155 graus, tinha colinas, tinha vales, tinha uma história de ocupação, e era dentro disso que teriam que ser pensados os transportes. ---

----- Obviamente, também ia de si que não só apenas pensados em termos de cidade, teriam que ser pensados em termos de região, e quando falava em proteger os habitantes da cidade, pelo facto de dizer isso não significava que queria prejudicar os cidadãos da região. Mas a verdade era que os cidadãos de Lisboa eram particularmente penalizados pela actual situação. Que se tentasse transportar carrinhos de bebé por certas zonas de Lisboa, que se tentasse fazer um passeio a pé para se ver como os passeios estavam ocupados, isso tudo numa cidade que tinha cerca de 40.000 habitantes idosos para quem a deslocação a pé era essencial e que também era um tipo de deslocação que deveria ser valorizada. -----

----- Disse que quando falara há pouco no índice de satisfação da Barraqueiro, tinha muito bem presente a frase que o Deputado Municipal Eduardo Vieira citou, mas anteriormente a isso citara também que a Carris e o Metro tinham sido espoliados em milhões para a Barraqueiro. Foi por isso que disse que não podia haver um tratamento diferenciado em que o dinheiro da Administração Pública tinha filhos que se chamavam Carris, Metro, etc., e depois tinha um enteado que se chamava sector privado, que tinha as mesmas obrigações de serviço público, pelo menos quando a concorrência for perfeita, mas a quem era vedado que essas obrigações de serviço público fossem compensadas de acordo com as regras da sã concorrência, que hoje estavam em vigor em toda a Europa. Este era um modelo europeu, não era um modelo albanês nem soviético, era um modelo de concorrência entre o público e os privados onde as pessoas eram compensadas das suas obrigações de serviço público. -----

----- Por isso chamara a atenção há pouco quando se deixara inferido que o transporte da margem sul pagava mais, dizendo mas então que se visse o índice de satisfação das pessoas, que as pessoas estavam satisfeitas com o transporte da FERTAGUS. -----

----- Disse, ainda, que também já tinha tido a oportunidade e o privilégio de discutir estas matérias com o Prof. Viegas, e o Deputado Municipal Manso Pinheiro fez muito bem em dar o exemplo de que ele era adepto de que os desempregados tivessem um passe gratuito durante dois ou três meses, porque quando as pessoas estavam desempregadas é que precisavam de se deslocar para procurar emprego, e condenar um desempregado a estar em casa sem mobilidade era fazer com que ele não explorasse todas as possibilidades que tinha para procurar um emprego. Estava 100% de acordo com isso. -----

----- Mas o Prof. Viegas dizia também outra coisa! Não sabia se a teria dito ao Deputado Municipal Manso Pinheiro, mas a si disse-lhe: é que achava que em questões de política de subsidiação de transportes deveriam ser as entidades que tinham responsabilidades pelas acções sociais a fazê-lo. Ou seja, se o passe social precisasse de subir de valor para que o equilíbrio das empresas de transportes, públicas e privadas, fosse alcançado e concomitantemente com medidas de aumento de produtividade, que tinham que ver com os corredores, etc., etc., se se decidisse

fazer uma discriminação positiva relativamente aos cidadãos com maiores necessidades, pessoalmente não estava de acordo ou pelo menos não estudara o problema de como poderia isso ser feito na base do IRS. Mas estava de acordo que os cidadãos com problemas específicos tivessem uma subvenção. -----

----- Isto é, os desempregados que fosse o Ministério do Desemprego a dar o passe, o estudantes universitários que fosse a acção social escolar, os cidadãos mais pobres que fosse outra entidade, com as restrições das horas, e então haveria maneira para uma subsídio social sem ser através do quem ganha mais paga mais, e sem aí falar numa dupla discriminação, porque não era disso que se tratava. Tratava-se de que quem devia subvencionar deviam ser as áreas de quem estavam a cargo as políticas sociais respectivas. -----

----- **O Deputado Municipal Rodolfo Caseiro (PCP)**, no uso da palavra, leu o seguinte documento: -----

----- Este assunto dos passes sociais tem também directamente a ver com a luta dos trabalhadores da Carris, porque a questão dos passes sociais é mais uma peça da ofensiva da direita e do grande capital. -----

----- E é sobre a luta dos trabalhadores da Carris que eu gostaria de me pronunciar, e ligamos então esta questão dos passes sociais à realidade actual em termos de transportes na Cidade de Lisboa, porque, se o fizermos, facilmente compreendemos o significados de mais uma machadada nos direitos dos cidadãos, resultante desta política de direita. -----

----- Ao longo dos últimos tempos, a Cidade de Lisboa, a Carris, os Trabalhadores e os utentes, têm sido profundamente prejudicados pelas Políticas de Direita. Políticas essas, que têm sido desenvolvidas deliberadamente para levar a Carris a continuados cortes, alterações e reduções na oferta do serviço público de transportes. -----

----- Têm levado ao aumento do período de espera dos utentes, à alteração de percursos e encurtamento de carreiras, que resultam na prática em situação de isolamento de algumas zonas da cidade e periferia, a partir de determinadas horas, particularmente aos fins-de-semana. -----

----- É a utilização do velho argumento das dificuldades financeiras da empresa e o baixo custo dos bilhetes e passes sociais, para justificar opções que têm sido tomadas. -

----- Mas, a verdade é outra e bem diferente. -----

----- A verdade é que os vários Governos não têm cumprido com as suas obrigações e responsabilidades em dotar esta empresa, e outras, dos meios financeiros e técnicos necessários ao seu funcionamento, nomeadamente, as indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado. -----

----- Por isso, os verdadeiros responsáveis pelos problemas financeiros com que a empresa se defronta têm sido os sucessivos Governos e as suas políticas de direita. ----

----- E como se isso não bastasse, a Carris tem sido espoliada em muitos milhões de contos a favor das empresas privadas. -----

----- É com este cenário rocambolesco, que os governos de direita vêm a acenar com a municipalização da Carris. -----

----- Esta medida, é a clara maneira de preparar o caminho de vender o património, e de satisfazer os interesses e apetites do capital privado. -----

----- É que a gula insaciável do capital privado não tem limites. -----

----- E isso é bem visível na sua incontida ânsia de abocanhar todos os serviços de reconhecida utilidade pública, e que lhe proporcione aquilo que mais adora, e o faz correr: o lucro. -----

----- Claro que, como desde sempre o fizeram, as forças de direita servem-se de excelentes fazedores de opinião, que demagogicamente pretendem fazer crer que o seu objectivo é: -----

----- Servir melhor os utentes; -----

----- Melhorar as condições de vida do povo; -----

----- Promover o desenvolvimento sustentado da economia; -----

----- Melhorar a competitividade da empresa; -----

----- Subir os nossos fracos níveis de produtividade; -----

----- Criar mais postos de trabalho ... e por aí fora. -----

----- Alguém tem conhecimento de algum capitalista ter afirmado publicamente que o seu maior objectivo é o lucro? E, ou, posições de quero, posso e mando? -----

----- Obviamente, que tal afirmação seria suicida e nenhum a profere, como é claro. ---

----- Mas o facto dos capitalistas, ou os seus representantes que governam o País, serem obrigados a omitir ao povo, aos trabalhadores, os seus verdadeiros anseios, estes não se deixam enganar. -----

----- Também agora, na cobertura que o Governo dá, ao ataque dos operadores privados, ao passe social na Região de Lisboa. -----

----- O passe social é um direito dos utentes e das populações da Região de Lisboa, e é uma conquista de Abril, que não vamos permitir que seja violada pelo capital e pelo Governo. -----

----- É neste quadro de autêntico terrorismo social e laboral e muitas vezes de provocações, que os trabalhadores da Carris têm desenvolvido a sua luta ao longo dos meses. -----

----- Porque estão fartos de ser maltratados e de serem os únicos a pagar uma crise para a qual não contribuíram. -----

----- Crise que resulta das políticas de direita praticadas pelos sucessivos Governos, que tudo fazem para levar a empresa a uma situação financeira caótica, para depois a privatizar. -----

----- Uma luta, com elevado sentido de responsabilidade e com a consciência de que estão a lutar para que a população, os utentes, tenham um serviço público de qualidade. -----

----- E só é possível prestar um serviço de qualidade, com melhores condições de trabalho, respeito pelo direitos e melhores salários. -----

----- É esta luta com elevado sentido de responsabilidade que os trabalhadores dos transportes, os trabalhadores da Carris têm desenvolvido, e vão naturalmente continuar a desenvolver, e é também esta luta que teve, e terá sempre, o apoio do Partido Comunista Português.” -----

----- **A Deputada Municipal Deolinda Machado (PCP)**, no uso da palavra, disse que sobre o passe social já há pouco o seu camarada, Deputado Municipal Eduardo Vieira, referira que foi uma das medidas de enorme alcance social que foram tomadas visando o bem-estar do povo e que, simultaneamente, permitiram lançar as bases para o desenvolvimento e progresso efectivos do País. -----

----- E congratulavam-se, naturalmente, por outros Deputados Municipais que já ali reafirmaram esse mesmo aspecto. Ainda bem que assim tinha sido reconhecido, nomeadamente pelo Deputado Municipal Anacoreta Correia, que, de facto, salientou a importância dos serviços públicos e aquilo que importava alargar a toda a população. Estava, obviamente, a falar da população de Lisboa em particular, mas essa preocupação era ampla como pensava seria o entendimento de todos. -----

----- Disse que sabiam que a Carris estava bem equipada, a FERTAGUS também era ótima, mas havia outras empresas que importava lembrar. Por exemplo, os TST – Transportes Sobre o Tejo, a Rodoviária de Lisboa e também o Grupo Barraqueiro com autocarros em piores condições, alguns até a cair, que nível de qualidade ofereciam à população que deles usufruíam? Eram preocupações que ali traziam e que pensava que todos partilhariam. -----

----- As empresas tinham que investir. Aliás, o Sr. Humberto Pedrosa, em entrevista recente à revista Transportes em Revista, referiu que era necessário fazer qualquer coisa, porque as empresas tinham que investir todos os anos. E era verdade! Mas essa era uma preocupação que, se calhar, nem todas as empresas têm feito cumprir da melhor forma. Por razões de gestão, também sabiam, nem todas eram exímias nisso, aplaudiam aquelas que o faziam com qualidade e que também sabiam prestar um serviço público. -----

----- No que concerne a declarações produzidas pelo Sr. Ministro Carmona Rodrigues, relativamente ao financiamento ligado à alteração do sistema tarifário, leu o seguinte excerto, da TSF, com data de Junho passado: -----

----- “O Ministro das Obras Públicas quer indexar o preço que se paga por andar de transportes públicos, ao rendimento dos passageiros com base na declaração de impostos” citando, depois: “Não é justo que a pessoa com mais rendimentos e outra com menos rendimentos paguem o mesmo pelo meio de transporte público que usam, defendeu”. -----

----- Mas essa questão poderá já estar a ser ultrapassada agora, até pela mudança de Governo, e também porque o Sr. Ministro das Finanças até era do mesmo partido do Deputado Municipal Anacoreta Correia, e poderia ter alguma influência nesse sentido. Portanto, esperava que a situação agora já estivesse diferente. Embora ali faltasse discriminação positiva, aquilo que o PCP defendia era a base de direitos, a base da igualdade, que todos sabiam era do seguinte modo: naturalmente pela criação da riqueza, e a criação de riqueza para todos para todos não se fazia com as políticas que foram seguidas até ao presente, ou seja, com apoios ao encerramento de empresas, mas com a criação de empresas e o pagamento de salários justos, porque com o pagamento de salários justos e através dos impostos que todos tinham o dever de

pagar e o Governo o direito de exigir para que todos pudessem usufruir desses direitos, não podiam pagar uns e os outros não. -----

----- Portanto, este era um grande desafio que tinham pela frente, e ao novo Governo naturalmente iriam continuar a exigir que essa justiça fiscal se fizesse, efectivamente. -

----- Não eram adeptos de uma política assistencialista para assistir ao senhor A ou ao senhor B. Naturalmente os diagnósticos às vezes erravam, também sabiam até em termos de saúde isso às vezes acontecia, até se trocavam as análises, até se trocavam os diagnósticos, mas neste caso queriam que, de facto, houvesse uma política de verdade, da base para o topo, e que se fizesse a justiça fiscal que era necessário fazer. -

----- Este, disse a terminar, era um contributo para aquilo que também já foi referido, valores que preservavam eram os debates construtivos e a coerência. Esses eram valores dos quais não abdicavam e, por isso, queriam acreditar que esta era matéria que a todos interessava e, sem demagogias, com certeza todos pugnariam para o bem das populações. -----

----- **O Deputado Municipal Eduardo Vieira (PCP)**, novamente no uso da palavra, começou por dizer que uma primeira questão era para referir que tem sido de uma enorme utilidade o debate franco e aberto que estavam a ter sobre esta questão de primeira importância em relação à mobilidade na Cidade de Lisboa, e em relação à qualidade de vida e ao futuro daqueles que viviam e trabalhavam na cidade. -----

----- Uma segunda questão era para manifestar a disponibilidade e o interesse do PCP para que se realizasse, futuramente, um debate aprofundado sobre as questões da mobilidade, dos transportes públicos, enfim, sobre um conjunto muito vasto de questões que iam para além do passe social, mas sendo que o passe social era um elemento estratégico numa política de transportes coerente. -----

----- A terceira questão tinha a ver com uma lamentável afirmação, coisa que não esperava do Deputado Municipal Anacoreta Correia, porque do que conhecia dele custava-lhe a aceitar que tivesse enveredado por alguma argumentação que teria lugar em sede de qualquer preconceito, que não em qualquer afirmação ou proposta do PCP. Relembrava-lhe que a proposta do PCP em relação à confirmação do passe social inter-modal, referia explicitamente, e implicitamente, que deveria haver lugar a indemnizações compensatórias para todas as empresas que operavam dentro do sistema na Área Metropolitana de Lisboa. E a proposta não era deste ano nem do ano passado, porque há vários anos o PCP pôs essa proposta na mesa. -----

----- Portanto, lamentava que o Deputado Municipal Anacoreta Correia tivesse desvirtuado isso, porque era pena para o debate e o obrigou a ir novamente ao microfone para lembrar que não era essa a proposta do PCP. Aliás, lamentavam também que o Governo, inexplicavelmente, tivesse recusado a proposta do PCP, tivesse ficado desarmado e os tivesse posto a todos reféns da chantagem de que mais à frente veio a ser vítima dos operadores privados. Operadores privados esses que à data da concorrência aos processos de privatização aceitaram as regras, que eram com aquelas empresas, que eram com aquelas áreas de operação e que eram com um conjunto de obrigações, que como sabiam deixaram de ser cumpridas por via de se deixar de fazer determinadas carreiras que tinham direito ao passe social inter-modal,

abrindo-se outras criando de forma profusa vários passes e títulos de transporte, criando-se a anarquia que todos conheciam e que era impraticável para gerir o sistema de transportes. -----

----- Isso não era responsabilidade do PCP com certeza. Era responsabilidade de quem deveria ter agido e era obrigado a cumprir essas questões. -----

----- A quarta e última questão era para chamar a atenção das questões da Carris e do Metropolitano, e também da CP e da Transtejo, e até poderiam dizer de um serviço municipalizado como os Transportes Colectivos do Barreiro, que percentualmente era a empresa pública mais prejudicada, como o Deputado Municipal Anacoreta Correia sabia e ele também. Aliás, não era o PCP que o dizia mas sim o Tribunal de Contas, era a auditoria feita às contas do Metro, a propósito de uma afirmação incerta no relatório de contas pelo Presidente do Conselho de Administração, que dizia que o Metro era prejudicado na distribuição das receitas do passe social. -----

----- Estas eram verdades indesmentíveis para quem quer que fosse. O PCP não tinha preconceitos em discutir estas questões! Poderiam concordar ou discordar dos modelos em presença, defendiam os seus sem qualquer preconceitos, sem descaracterizar as propostas de que quem quer que fosse, mas batendo-se convictamente pelas suas propostas que achavam que traziam melhor qualidade de vida, melhor mobilidade à região e beneficiavam a economia nacional, o que a todos interessava a bem da Cidade de Lisboa que muito amavam e queriam feliz. -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, novamente no uso da palavra, disse que apenas queria dizer ao Deputado Municipal Pedro Portugal que entendia o seu silêncio. Todos entendiam, eram todos inteligentes para perceber porque tinha que ficar em silêncio. Mas não propuseram nenhum debate demagógico! O BE, em quatro anos, apresentou na Assembleia da República cinco Projectos de Lei sobre os transportes, nomeadamente nas Áreas Metropolitanas. -----

----- E porque prepararam conscientemente este debate e não vieram para ele com um ar demagógico dizendo que havia ali qualquer coisa e tal, o Deputado Municipal Pedro Portugal falou um pouco antes de tempo porque trouxeram um texto de apoio, do qual apenas ia ler um parágrafo que dizia respeito a uma transcrição da Resolução da Comissão de Transportes da Comissão Europeia, que era uma comunicação ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Conselho Económico Europeu e ao Comité das Regiões: “Aliado a esta situação (quebra de procura e diminuição de receitas directas), os operadores públicos e privados de transporte público de passageiros, vêem-se confrontados com políticas de investimento concorrenciais e até incongruentes entre a leitura da evolução dos padrões de mobilidade e as acessibilidades de transporte, verificando-se, por exemplo, que o Estado investe demasiado dinheiro na rede rodoviária reforçando o uso do automóvel não apostando na rede ferroviária urbana e suburbana, fomentando uma hierarquização dos modos mal planeada e organizada, indo mesmo ao arrepio das directivas comunitárias que exigem uma orientação ecológica na gestão urbana.” -----

----- Portanto, disse a terminar, ficava claro neste debate que o que estavam a discutir eram problemas sérios, não era problemas de uma mera demagogia qualquer. -----

----- **O Senhor Presidente**, dado que mais ninguém desejou intervir, iniciou o processo de votação das moções pela ordem que estão transcritas no início do debate deste ponto, tendo a Assembleia deliberado: -----

----- Aprovar, por maioria, a Moção apresentada pelo PEV, com votos favoráveis do PCP, PS, PEV e BE, e votos contra do PSD, CDS-PP e PPM. -----

----- Aprovar, por maioria, a Moção apresentada pelo PCP, com votos favoráveis do PCP, PS, PEV e BE, e votos contra do PSD, CDS-PP e PPM. -----

----- Aprovar, por maioria, a Resolução apresentada pelo BE, com votos favoráveis do PCP, PS, PEV e BE, e votos contra do PSD, CDS-PP e PPM. -----

----- **PONTO 6 – PROPOSTA 447/2004 – APROVAR O REGULAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS DA CIDADE DE LISBOA, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA A) DO N.º 2 DO ARTº 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 447/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- - Através da Proposta n.º 671/CM/2003 foi aprovado, em reunião de Câmara de 17 de Dezembro de 2003, o Projecto de Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa; -----

----- - Foi realizada a apreciação pública e a audiência dos interessados, em conformidade com o disposto nos artigos 118.º e 117.º do Código do Procedimento Administrativo; -----

----- - Foram introduzidas alterações ao Projecto, na sequência da apreciação pública e audiência de interessados, referidas na informação 0294/DHURS-GD/2004, de 2004-05-13; -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere: -----

----- 1- Proceder à aprovação do Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa; -----

----- 2- Submeter o Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa à aprovação da Assembleia Municipal, nos termos do disposto da alínea a) do n.º 2 do artigo 53º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de Janeiro.” -----

----- (O Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa, que devido à sua extensão não se reproduz nesta acta, fica devidamente arquivado, junto da respectiva proposta, nos Serviços de Apoio à Assembleia Municipal). -----

----- **A Comissão Permanente de Ambiente, Qualidade de Vida e Turismo** apresentou o Parecer que a seguir se transcreve: -----

----- PARECER -----

----- “Parecer da Comissão sobre a apreciação da Proposta 447/2004 referente à criação do Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa. -----

----- Deliberou, por maioria, a Sessão Plenária da Assembleia Municipal de Lisboa no passado dia 13 de Julho do corrente ano, a emissão de um Parecer da Comissão de Ambiente sobre a criação do Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa. -

----- Assim, no âmbito da sua discussão e análise detalhada do documento, bem como da auscultação do Exmo. Sr. Vereador do Pelouro, considerada toda a documentação anexa à referida Proposta, entendeu esta Comissão as seguintes conclusões/recomendações: -----

----- - A Comissão sugere a alteração da alínea e) do nº1 do Artº 5º do citado Regulamento, para:” Resíduos sólidos ocasionais equiparáveis a domésticos – os provenientes de eventos *culturais, religiosos, políticos, sociais e equivalentes* ocorridos ou com efeitos na via pública, nomeadamente feiras, mercados, exposições, certames, concertos, comícios, procissões e manifestações desportivas. -----

----- - A Câmara Municipal de Lisboa proceda à monitorização da aplicação do presente Regulamento, dando conhecimento dos resultados à Comissão Permanente do Ambiente, Qualidade de Vida e Turismo para acompanhamento da implementação do mesmo, seis meses após a sua entrada em vigor. -----

----- - Considera esta Comissão que a entrada em vigor do referido documento e a monitorização do mesmo permitirão uma avaliação mais precisa do Regulamento, permitindo corrigir eventuais lacunas e ultrapassar obstáculos que entretanto possam surgir, sempre num sentido de uma melhoria constante em prol da Cidade e dos Cidadãos. -----

----- Face ao exposto, a *Comissão sugere a aprovação do presente Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa.* -----

----- A Comissão aproveita esta oportunidade para recomendar a Câmara Municipal de Lisboa sobre a melhoria geral dos serviços de Higiene Urbana, em particular no que respeita à colocação e substituição dos contentores de recolha de Resíduos Sólidos Urbanos, bem como à sua limpeza, sublinhando igualmente a necessidade da remoção atempada de muitos dos ecopontos da nossa Cidade, até pelo sinal, atitude pedagógica e exemplar que o Município deve dar. -----

----- Este documento foi aprovado por unanimidade.” -----

----- **O Deputado Municipal Francisco Oliveira (PSD)**, no uso da palavra na qualidade de Presidente da Comissão Permanente de Ambiente, Qualidade de Vida e Turismo para apresentação do Parecer, começou por agradecer ao Sr. Vereador António Monteiro a sua disponibilidade para os esclarecimentos prestados às questões que a Comissão entendera levantar. -----

----- Quanto à proposta, lida que foi toda a documentação disponível, a Comissão entendera dar três pequenos contributos ao referido documento. -----

----- Assim, resíduos sólidos ocasionais, aqueles equiparáveis a domésticos, provenientes dos vários eventos ocorridos na via pública, discriminaram alguns dos possíveis; -----

----- Proceder-se à monitorização da aplicação do presente Regulamento, porque essa monitorização poderia permitir ultrapassar eventuais lacunas a detectar, sempre num espírito de melhoria contínua; -----

----- Por fim, um pequeno detalhe em relação aos ecopontos e outros contentores de recolha de resíduos sólidos da via pública. Propunham uma melhoria dos meios de recolha. Propunham também e recomendavam uma nova atenção sobre a recolha dos

resíduos sólidos, eventualmente com outros meios no sentido de se evitarem maus exemplos. Isto é, entendia a Comissão que não fazia sentido exigir aos outros sem que primeiro existissem a si próprios. -----

----- Conclusão. Era entendimento da Comissão que devia ser aprovada a proposta em questão, isto é, o Regulamento de Resíduos Sólidos da Cidade de Lisboa. -----

----- **O Deputado Municipal António Pereira (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia de Marvila, no uso da palavra, disse que interveio na semana passada sobre esta matéria para levantar algumas questões relativamente ao Regulamento, e quando ele baixara à Comissão pensava que iria ser mexido para se expurgarem algumas questões que tinham sido levantadas, enfim, que o texto fosse melhorado. -----

----- Mas, lamentavelmente, não houve evolução. A única evolução que houve ao que já estava mal foi acrescentar “procições”, e isso, obviamente, não resolvia problema nenhum. Por isso, mantinha as mesmas dúvidas. -----

----- O que tinha dito, recordou, foi que se discriminasse, pela positiva, ou seja, que não fossem metidas no mesmo saco as instituições altamente lucrativas com as não lucrativas, e aquilo que se fez foi acrescentar mais uma instituição que fazia procições àquelas que faziam eventos, certames, etc. -----

----- Portanto, mantinha as mesmas dúvidas já que o Parecer da Comissão nada esclarecia, e, em face disso, apresentava uma recomendação no sentido de se corrigirem situações que mereciam ser corrigidas. -----

----- Leu então a recomendação, que tinha o seguinte teor: -----

----- RECOMENDAÇÃO -----

----- “Face ao articulado constante da proposta n.º 447/2004, referente ao Regulamento de Resíduos Sólidos, recomendamos: -----

----- Considerando que as entidades sem fins lucrativos que organizam iniciativas de carácter social, desportivo, religioso e político prestam um serviço inestimável aos cidadãos e a Lisboa; -----

----- Considerando que essas mesmas iniciativas, pelos fins referenciados, não devem ser oneradas; -----

----- Recomendamos que as mesmas deverão ficar isentas do pagamento de qualquer taxa pelo serviço de limpeza a efectuar pelo Município de Lisboa, após a sua realização. -----

----- Para o efeito, deverão estas entidades solicitar dentro de um prazo, nunca inferior a oito dias, aos serviços do Município os materiais e recipientes necessários para a limpeza e deposição dos resíduos urbanos, como forma de reduzir os trabalhos de remoção.” -----

----- **O Deputado Municipal Francisco Oliveira (PSD)**, no uso da palavra, disse que lamentava que o Deputado Municipal António Pereira no meio disso tudo só se preocupasse com as questões religiosas. -----

----- Por outro lado, no Regulamento, tanto quanto leu, não se fazia referência a rigorosamente nada sobre taxas de serviço de limpeza. Se se estava a referir a coimas a aplicar por resíduos que deixaram na via pública e não os removeram, poderiam entrar por aí. -----

----- Mas a questão fundamental era que sendo poderoso ou não sendo poderoso tinha que pagar. -----

----- **O Deputado Municipal António Pereira (PCP)**, novamente no uso da palavra, disse que se o Deputado Municipal Francisco Oliveira não leu o Regulamento era lamentável, porque o teve na mão e era para ler, como a Comissão o deveria ter lido, porque o artigo 31º dizia claramente que aos produtores referidos no artigo 28º eram aplicadas as taxas respectivas. -----

----- E, depois, havia mais um conjunto de articulado que se referia à mesma matéria, ou seja, que as entidades que produziam os lixos eram taxadas. -----

----- Por outro lado, não era a favor nem contra as procissões, as actividades desportivas ou culturais, muito pelo contrário. O que questionava era a razão porque se a Câmara não cobrara taxas à organização do Rock in Rio não haveria de isentar as instituições desportivas sem fins lucrativos, tanto mais que elas se substituíam à Câmara na realização dessas actividades. Porque é que não deveria ficar desde já previsto no Regulamento que as iniciativas sem fins lucrativos não deviam ser taxadas? -----

----- E a recomendação à Câmara, que certamente a teria em boa conta, era exactamente nesse sentido, porque as taxas, obviamente, seriam discutidas noutra altura. -----

----- **O Deputado Municipal Francisco Oliveira (PSD)**, novamente no uso da palavra, disse que o artigo 31º, que esteve a reler, referia taxas, mas não eram aplicadas taxas neste Regulamento. Isso definia as regras, já que taxas teriam que ser sujeitas à aprovação da Assembleia Municipal em documento a enviar oportunamente. -----

----- Esse assunto foi muito discutido na Comissão, não se aplicavam taxas! Não havia rigorosamente nada anexo ao Regulamento relativamente a taxas! A única coisa a que se podiam referir era a coimas. -----

----- Poderia haver a opinião ou a ideia de se aplicar uma coima mais elevada a uma entidade e outra uma menos elevada, sendo ou não sendo recidivo em relação ao lixo que produzira. Mas essa questão estava salvaguardada em diploma em vigor que não podiam de forma alguma alterar. -----

----- **O Deputado Municipal Fernando Duarte (PS)**, Presidente da Junta de Freguesia de São Paulo, no uso da palavra, disse que o que entenderam os representantes do PS na Comissão, foi que o que estavam a discutir era que quem não fizesse a informação à Câmara das actividades, como comícios, procissões, etc., incorreria numa coima. Isso foi o que discutiram, porque as taxas, obviamente, seriam discutidas posteriormente, já não com esta Comissão mas com certeza com a Comissão Permanente de Finanças e a Vereadora respectiva. -----

----- Portanto, o entendimento do PS era que este Regulamento não tinha a ver com taxas. O que discutiram foi que quem organizasse qualquer evento teria que fazer a participação à Câmara, e a isso todos estavam sujeitos porque quem o não fizesse teria uma coima. -----

----- **O Senhor Vereador António Monteiro**, no uso da palavra para responder às questões colocadas, começou por ler o artigo 40º do actual Regulamento que dizia:

“Aos produtores que nos termos dos artigos 33º, 34º e 35º deste Regulamento acordarem com a Câmara Municipal de Lisboa a deposição, recolha, transporte, armazenagem, valorização ou recuperação, tratamento e eliminação de resíduos sólidos, são aplicadas as taxas previstas na tabela de taxas e outras receitas municipais.” Era isso o que estava hoje em vigor! -----

----- Mas estariam agora ali a inventar alguma coisa anormal? Não! -----

----- O que o Regulamento dizia em relação aos resíduos sólidos era que havia taxas, mas isso já todos sabiam. Agora, a Assembleia Municipal todos os anos decidia quais eram as taxas que iam ser aplicadas, porque essa era uma competência da Assembleia e não da Câmara. Não havia ali nada de anormal! -----

----- Recordou que a questão que se levantou na anterior reunião – e às vezes era bom que as pessoas dessem a mão à palmatória – foi ter-se confundido aquilo que eram os valores das coimas que estavam estabelecidas no artigo 47º, como sendo as taxas. E agora voltava-se a insistir na questão das taxas quando a regra que estava estabelecida em todos os Regulamentos municipais é que era a Assembleia Municipal que decidia segundo uma tabela de taxas que era aprovada anualmente. -----

----- Se era isso que se passava, como pensava que era, então o que havia de anormal neste Regulamento? -----

----- Dizer-se, por exemplo, que não se deveriam aplicar coimas a quem não cumprisse as regras, era uma coisa que lhe parecia complicada de aceitar, e como esse até era o único valor que estava estipulado neste Regulamento, realmente não conseguia entender as objecções. -----

----- Se entendessem que deviam fazer uma recomendação à Câmara para que no futuro, naquilo que vier a ser a proposta de aplicação de taxas tivessem em atenção essas situações, tudo bem, compreenderia que politicamente o fizessem, mas que dissessem que era necessário que neste Regulamento se alterasse a disposição relativamente à necessidade de pagamento de taxas e que se suprimisse a necessidade do pagamento de taxas deste Regulamento, lamentava mas isso não fazia sentido absolutamente nenhum. -----

----- **O Deputado Municipal António Pereira (PCP)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, disse que sabiam bem aquilo que eram coimas e o que eram taxas, não havia confusão nenhuma da parte do PCP, e aquilo que estavam a dizer não era que as instituições ficassem isentas quando não cumpriam, o que diziam era que quando as instituições cumprissem as suas obrigações e tivessem actividades sem fins lucrativos, a Câmara viesse a ter em conta esse tratamento diferenciado, essa discriminação positiva. E se o Sr. Vereador se comprometia a ter isso em conta em termos futuros, para o PCP tudo bem porque era isso que pretendiam. -----

----- Mas que ficasse claro que sabiam o que eram coimas e que defendiam que quem não cumprisse deveria ser penalizado. -----

----- **O Deputado Municipal Eduardo Vieira (PCP)**, no uso da palavra para um pedido de esclarecimento, começou por acentuar que o PCP não era a favor da isenção de coimas sobre quem prevaricava, e, arrumados que estavam sobre isso, passava à

área das taxas para dizer que aquilo que a Assembleia Municipal aprovava era o montante das taxas, e o que hoje estavam a tratar era um Regulamento. -----

----- E estando a tratar do Regulamento gostavam de saber porque era que em relação àquilo que era excepcional e deveria ficar regulamentado como excepção, havia uma grande recusa da Câmara em aceitar as excepções, quando as excepções deveriam constar de um regulamento como de qualquer mecanismo de ordenamento de uma questão, onde se deveria dizer que isto, aquilo e aqueloutro era para cumprir, excepções feitas a isto, aquilo e aqueloutro. -----

----- **O Senhor Vereador António Monteiro** respondeu aos pedidos de esclarecimento dizendo que a seguir à aprovação deste Regulamento haveria, como era evidente, necessidade de elaborar uma tabela de taxas que seria apresentada à Assembleia Municipal pela Sra. Vereadora responsável pelo Pelouro das Finanças. Se se entendesse que determinada actividade deveria ficar isenta, aquilo que se punha à frente era “isento”. -----

----- Mas essa era uma matéria que não estava neste Regulamento! Não tinha a ver com este Regulamento! Não estavam a discutir agora isso! -----

----- Esclareceria a questão as vezes que fossem necessárias, mas não estavam agora a discutir a questão das taxas. Isso teriam oportunidade de discutir com a Sra. Vereadora responsável pelo Pelouro das Finanças. -----

----- **O Senhor Presidente**, dado que mais ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 447/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- Depois submeteu à votação a recomendação apresentada pelo Deputado Municipal António Pereira, do PCP, tendo a Assembleia deliberado rejeitá-la, por maioria, com votos contra do PSD, PS, CDS-PP e PPM, votos favoráveis do PCP e BE, e a abstenção do PEV. -----

----- Por fim, submeteu à votação o Parecer da Comissão, tendo a Assembleia deliberado aprová-lo, por unanimidade. -----

----- **O Deputado Municipal João Pinheiro (PS)** fez a seguinte declaração de voto: --

----- “O PS votou contra esta proposta de recomendação porque considera que o momento oportuno para a discussão e eventual deliberação sobre estas matérias, é no âmbito da proposta orçamental, ao abrigo do princípio da unidade do Orçamento, onde se devem prever todas as receitas e todas as despesas.” -----

----- **O Deputado Municipal Manso Pinheiro (PEV)** fez a seguinte declaração de voto: -----

----- “A nossa abstenção resulta do cruzamento de duas variáveis, por assim dizer. Por um lado, não queríamos inviabilizar uma recomendação no sentido de ser tido em conta aquando da elaboração da próxima tabela de taxas, e, portanto, achávamos que ela poderia passar. No entanto, não temos ainda claro para nós que a isenção possa caber neste saco tão grande que corresponda às actividades sem fins lucrativos. Isto é,

eu não sei se a Fundação O Figo não deverá pagar taxas aquando de uma realização que promova. -----

----- Portanto, valerá a pena aprofundar, e por isso tínhamos duas posições: acharíamos que ela poderia passar para que o Executivo aquando da elaboração da tabela tivesse em conta esta preocupação, entendida enquanto preocupação e enquanto linha de orientação a ter em conta; não aprovámos porque não temos a certeza de não estar a incluir neste saco coisas que eventualmente poderiam não ter sentido.” -----

----- **O Deputado Municipal Bruno Rolo (PCP)** fez a seguinte declaração de voto: --

----- “Esta minha declaração de voto também é um pedido de esclarecimento ao Sr. Vereador. -----

----- Ainda não consegui perceber exactamente qual é o receio de assumir esta situação, porque para nós não faz sentido que na aprovação de um Regulamento que não ficará em vigor exclusivamente para um ano, que seja depois discutido nas aprovações das tabelas de taxas, que serão anualmente, porque então o que o Senhor Vereador estará a querer dizer é que não quer assumir agora as isenções e todos os anos, quando se discutissem as tabelas de taxas, terá que se discutir quem é que fica isento e quem não fica isento. -----

----- O que parece lógico é que num Regulamento sobre uma coisa que são os resíduos sólidos na cidade, se estipulasse à partida quem é que ficava isento ou não de pagar taxas, e não aquando da aprovação da tabela de taxas. -----

----- Essa é a nossa posição e é lamentável como querem ultrapassar isto remetendo para a discussão da tabela de taxas.” -----

----- **PONTO 10 – PROPOSTA 470/2004 – APROVAR A MINUTA DO “13º CONTRATO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO – QUADRO DE AQUISIÇÃO DE FOGOS DE REALOJAMENTO NO PROGRAMA PER” RELATIVO À AQUISIÇÃO DE 45 FOGOS NA ÁREA EDIFICÁVEL 27.1 DO PLANO DE URBANIZAÇÃO DO ALTO DO LUMIAR, ASSIM COMO AUTORIZAR UMA REPARTIÇÃO DE ENCARGOS, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DO ARTº 22º DO DEC.-LEI 197/99 DE 8 DE JUNHO E DA ALÍNEA R) DO N.º 1 E DA ALÍNEA I) DO N.º 2 DO ARTº 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 470/2004 -----

----- “No sentido de dar execução ao Contrato Quadro de Aquisição de Fogos de Realojamento, entre a Câmara Municipal de Lisboa e a SGAL – Sociedade Gestora da Alta de Lisboa, S.A., assinado em 31 de Dezembro de 1996, a UPAL - Unidade de Projecto do Alto do Lumiar, apresentou o “13º Contrato de Execução do Contrato – Quadro de Aquisição de Fogos de Realojamento no Programa PER” relativo à aquisição de 45 fogos na área edificável 27.1 do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 126/98, publicada no Diário da Republica, n.º 248, I série B, de 27 de Outubro de 1998; -----

----- Considerando que os terrenos necessários à construção destes fogos, já são municipais, com excepção de uma parcela (G3), que foi no entanto, objecto de

declaração de utilidade pública e atribuído o carácter de urgência à sua expropriação nos termos da Declaração n.º 387/99 (publicada no Diário da Republica IIª série de 27 de Novembro de 1999); -----

----- Considerando que as cláusulas contratuais prevêm o pagamento total de 2.108.993,60 € (dois milhões cento e oito mil novecentos e noventa e três euros e sessenta cêntimos), valor a actualizar com a publicação da Portaria para aquisição de fogos destinados a realojamento referente ao ano de 2004, sendo parte efectuada em 2004 e parte em 2005, e o encargo para o ano 2004 tem cabimento na rubrica orçamental 07.01.02.01.01, Código do Plano 02/01/A202; -----

Tenho a honra de propor, que a Câmara delibere: -----

----- 1- Submeter à aprovação da Assembleia Municipal da minuta do referido contrato, nos termos do disposto na alínea a) do n.º 6 do art. 64º e alínea i) do n.º 2 do art. 53º da Lei n.º 169/99 de 18 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de Janeiro, sem prejuízo dos ajustamentos de redacção que se verifiquem necessários para a execução desta deliberação; -----

----- 2- Aprovar a seguinte repartição de encargos: -----

----- Encargos a assumir em 2004 – 1.075.586,74 € -----

----- Encargos a assumir em 2005 – 1.033.406,86 €.” -----

----- **O Senhor Presidente**, visto que ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 470/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **PONTO 11 – PROPOSTA 471/2004 – APROVAR A CONSTITUIÇÃO A FAVOR DA ASSOCIAÇÃO ACORDAR A HISTÓRIA ADORMECIDA, O DIREITO DE SUPERFÍCIE, SOBRE O TERRENO SITO NA RUA GRACA E RUA PARDAL MONTEIRO, NO ESPAÇO DA ESCOLA DO 1º CICLO N.º 117 EM MARVILA, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA I) DO N.º 2 DO ART.º 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 471/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- A Associação Acordar a História Adormecida, pretende construir o Museu da Criança na antiga escola do 1º ciclo de Marvila; -----

----- A Divisão de Matas responsável pelo estudo do Parque da Bela Vista deu parecer favorável ao respectivo estudo prévio apresentado pela Associação, para a implementação do referido Museu; -----

----- De acordo com o meu despacho de 09/01/2004 exarado na informação n.º 12/GVHV/04, foi autorizada a cedência em direito de superfície àquela Associação; --

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo das disposições conjugadas dos artigos 64º, n.ºs 4, alínea a) e 6, alínea a) e 53º, n.º 2, alínea i), ambos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, aprovar e submeter à Assembleia Municipal, para que este órgão delibere: -----

----- Constituir a favor da Associação Acordar a História Adormecida, para prossecução dos respectivos fins, o direito de superfície, pelo prazo de 50 anos, sobre o terreno sito na Rua Graça e Rua Pardal Monteiro, no espaço da escola do 1º ciclo n.º 117 em Marvila, com a área de 4.575 m², representado na cópia da planta n.º 04/087/02 do Departamento do Património Imobiliário, confrontando a Norte e Nascente com a CML, a Sul com a Rua Pardal Monteiro e a Poente com a Rua Graça, pelo preço de € 299.352 (duzentos e noventa e nove mil trezentos e cinquenta e dois Euros). -----

----- Condições de acordo -----

----- 1. A afectação do prédio a fim diverso do fixado na presente Proposta determina a reversão do direito de superfície. -----

----- 2. A alienação do direito de superfície carece de autorização expressa do Município de Lisboa, que gozará do direito de preferência, em primeiro grau, na alienação do direito e na adjudicação em liquidação e partilha da sociedade. -----

----- 3. Operada a extinção do direito de superfície pelo decurso do respectivo prazo ou por reversão, o prédio volta à posse do Município, sem que a superficiária tenha direito a qualquer indemnização pelas benfeitorias entretanto efectuadas. -----

----- 4. O preço do direito de superfície pode ser pago, na totalidade, no acto da escritura, ou mediante uma renda anual, a calcular de acordo com o disposto no ponto 3. da proposta n.º 96/92, aprovada pela Câmara Municipal de Lisboa na sua reunião de 18/03/1992. -----

----- (Processo Privativo n.º 91/DPI/04) -----

----- Justificação do Preço Proposto -----

----- De acordo com o estudo prévio apresentado pela Associação Acordar a História Adormecida, temos: -----

----- A construção = 2.627 m² -----

----- A descoberta = 3.082 m² -----

----- Considerando para a área descoberta uma valorização equivalente a 10% do valor da área coberta, temos: -----

----- $A = 0,10 \times 3.082 \text{ m}^2 = 308 \text{ m}^2$ -----

----- Área total equivalente: -----

----- $A \text{ Total} = 2.627 + 308 = 2.935 \text{ m}^2$ -----

----- - Valor de Mercado estimado, tendo por referência a Taxa Municipal pela Realização de Infra-estruturas Urbanísticas (TRIUI): -----

----- $VM \text{ Unitário} = C1 \times C2 \times 10 \times Vu$ -----

----- em que: -----

----- C1 (coeficiente de utilização) – 1 (serviços) -----

----- C2 (coeficiente de localização) – 4 (zona B) -----

----- Vu (valor Unitário) - € 10,20 -----

----- Donde resulta o seguinte valor unitário: -----

----- $VM \text{ Unitário} = 1 \times 4 \times 10 \times 10,20 \text{ €/m}^2 = 408 \text{ €/m}^2$ -----

----- Do exposto, resulta o seguinte valor do terreno: -----

----- VM = 2.935 m² x 408 €/m² = € 1.197.480 (um milhão, cento e noventa e sete mil e quatrocentos e oitenta Euros) -----

----- - Valor do direito de superfície, calculado de acordo com a proposta n.º 96/92, aprovada pela Câmara Municipal de Lisboa na sua reunião de 18/03/1992: -----

----- $V_s = n/100 \times V_m \times b$ -----

----- em que: -----

----- V_s – Valor da cedência -----

----- V_m – Valor de Mercado -----

----- n – número de anos por que é concedido o direito de superfície -----

----- b – Percentagem de bonificação considerada por razões sociais ou afins; no caso em apreço, considerou-se o factor de bonificação de 0,5, atendendo ao interesse público em presença. -----

----- Assim, virá: -----

----- $V_s = 50/100 \times € 1.197.408 \times 0,5 = € 299.352$ (duzentos e noventa e nove mil trezentos e cinquenta e dois Euros).” -----

----- **O Deputado Municipal António Pereira (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia de Marvila, no uso da palavra, disse que apenas queria manifestar a sua concordância relativamente à cedência, em direito de superfície, dos terrenos onde, até há bem pouco, funcionou uma escola do 1º ciclo num dos maiores bairros de barracas da cidade, que era o Bairro do Relógio. -----

----- Hoje, como todos sabiam, aqueles terrenos tinham outra ocupação. Tinham um campo de golfe, estava protocolada a questão do patinódromo e agora vinha esta questão do Museu da Criança. Eram equipamentos de grande valia que naturalmente vinham enriquecer a Freguesia de Marvila no seu todo. -----

----- Mas a sua congratulação e concordância ainda seria maior se também estivesse apalavrada, ou já avançada, a hipótese de ceder o terreno para construção da sede da Junta de Freguesia de Marvila, que, conforme todos estavam recordados, era uma promessa do ex-Presidente da Câmara, Dr. Pedro Santana Lopes, e também de todos os partidos da Assembleia Municipal porque todos prometeram que era uma prioridade para Lisboa ceder terrenos para aquela Junta de Freguesia construir a sua sede. Já tiveram reuniões com os técnicos da Câmara, que puseram em cima da mesa da Sra. Vereadora Eduarda Napoleão o estudo que foi acordado com a Junta, pelo que só esperavam que não tivessem que estar à espera até ao fim do mandato para a Sra. Vereadora apresentar na Assembleia uma proposta para a cedência de terreno, em direito de superfície ou não, para a Junta de Freguesia de Marvila construir a sua sede.-

----- **O Senhor Presidente**, visto que mais ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 471/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **O Senhor Presidente** chamou a atenção para o lapso da convocatória, pois do ponto 11 passava-se para o ponto 13, portanto não havia ponto 12. -----

----- PONTO 13 – PROPOSTA 474/2004 – APROVAR A AFECTAÇÃO AO DOMÍNIO PÚBLICO DE UMA PARCELA DE TERRENO COM A ÁREA DE 1.272,30 M2, BEM COMO O RECONHECIMENTO DO DIREITO À ISENÇÃO DE PAGAMENTO DAS TAXAS DEVIDAS PELA OCUPAÇÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO COM ESTALEIRO DE APOIO A UMA CONSTRUÇÃO LOCALIZADA NA RUA ANDRÉ RESENDE, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA E) DO N.º 2 E ALÍNEA B) DO N.º 4 DO ART.º 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO. -----

----- PROPOSTA 474/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- Através da Proposta n.º 313/2003 submetida e aprovada por unanimidade em Reunião de Câmara de 18/06/2003, foi deliberado aceitar de Maria Isabel Cristóvão Egídio, a doação de uma parcela de terreno orlada a cor amarela na cópia da planta n.º 03/064/02 do Departamento de Património Imobiliário com a área de 1.272,30 m2, destinada a domínio público municipal, para viabilizar uma construção localizada na Rua André Resende; -----

----- Na 2ª Condição de acordo se remete para momento posterior a afectação ao domínio público municipal da parcela a transmitir ao Município, ao abrigo da alínea b) do n.º 4 do artigo 53º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro; -----

----- Foi já efectuada escritura mas o Conservador não aceita o registo a favor do Município, atento que o presente processo ainda não foi aprovado em Assembleia Municipal; -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 64º, n.º 6, alínea a), e do artigo 53º, n.º 2, alínea e) e n.º 4, alínea b), ambos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro: -----

----- - Submeter à Assembleia Municipal a afectação ao domínio público da referida parcela de terreno, bem como o reconhecimento do direito à isenção do pagamento das taxas devidas pela ocupação do domínio público com estaleiro de apoio à construção em causa. -----

----- CONDIÇÃO DE ACORDO -----

----- A parcela a transmitir ao Município de Lisboa deve estar livre e desocupada. -----

----- CONFRONTAÇÕES -----

----- Norte - Logradouro do prédio n.º 72/Prolongamento da Rua André Resende -----

----- Nascente - Logradouros dos prédios n.º 72 a 88 -----

----- Poente – Estado (PSP) -----

----- Poente – Prolongamento da rua André Resende -----

----- (Processo Privativo n.º 84/DPI/2003)” -----

----- **O Senhor Presidente**, dado que ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 474/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- PONTO 14 – PROPOSTA 475/2004 – APROVAR A AFECTAÇÃO AO DOMÍNIO PÚBLICO DE UMA PARCELA DE TERRENO COM A ÁREA DE 761,525 M2, BEM COMO O RECONHECIMENTO DO DIREITO À ISENÇÃO DE PAGAMENTO DAS TAXAS DEVIDAS PELA OCUPAÇÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO COM ESTALEIRO DE APOIO A UMA CONSTRUÇÃO LOCALIZADA NA ESTRADA DO DESVIO 182-196, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA E) DO N.º 2 E ALÍNEA B) DO N.º 4 DO ART.º 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO. -----

----- PROPOSTA 475/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- Através da Proposta n.º 338/2003 submetida e aprovada por unanimidade em Reunião de Câmara de 25/06/2003, foi deliberado aceitar de “Quinta do Poço- Construção Civil Lda.”, a doação de uma parcela de terreno orlada a cor amarela na cópia da planta n.º 03/061/02 do Departamento de Património Imobiliário com a área de 761,525 m2, destinada a domínio público municipal, para viabilizar uma construção localizada na Estrada do Desvio, 182-196; -----

----- Na 2ª Condição de acordo se remete para momento posterior a afectação ao domínio público municipal da parcela a transmitir ao Município, ao abrigo da alínea b) do n.º 4 do artigo 53º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro; -----

----- Foi já efectuada escritura mas o Conservador não aceita o registo a favor do Município, atento que o presente processo ainda não foi aprovado em Assembleia Municipal; -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 64º, n.º 6, alínea a), e do artigo 53º, n.º 2, alínea e) e n.º 4, alínea b), ambos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro: -----

----- - Submeter à Assembleia Municipal a afectação ao domínio público da referida parcela de terreno, bem como o reconhecimento do direito à isenção do pagamento das taxas devidas pela ocupação do domínio público com estaleiro de apoio à construção em causa. -----

----- CONDIÇÃO DE ACORDO -----

----- A parcela a transmitir ao Município de Lisboa deve estar livre e desocupada. -----

----- CONFRONTAÇÕES -----

----- Norte - CML -----

----- Nascente - R. Prof. José Pinto Correia -----

----- Poente - R. Prof. José Pinto Correia / Estrada do Desvio -----

----- Poente - Estrada do Desvio -----

----- (Processo Privativo n.º 85/DPI/2003).” -----

----- **O Deputado Municipal Bruno Rolo (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia da Ameixoeira, disse que o lote de terreno em questão se situava na sua freguesia, e entendera usar agora da palavra para salvaguardar desde já a posição da Junta e dos fregueses da Ameixoeira, relativamente a esta proposta de urbanização na localização do mapa em anexo. -----

----- Disse, então, que a desafecção desses terrenos para o domínio público, independentemente da urbanização, ia ser um benefício para a freguesia, visto que quer a nível de tráfego automóvel, quer ao nível do atravessamento de peões aquela zona era muito difícil. -----

----- Mas desejava também referir que já tinham um pedido, há vários anos, de semaforização luminosa para esse cruzamento, e parecia-lhe pertinente desde já avisar, visto que havia um projecto de urbanização e até uma proposta da Câmara para autorizar a isenção de taxas pela ocupação da via pública com um estaleiro, que a população e a Junta de Freguesia da Ameixoeira não viam com bons olhos que se fizesse uma urbanização naquele local sem que previamente a sinalização semaforizada estivesse instalada. Isto porque, sendo um dos cruzamentos mais perigosos da freguesia, agora com a instalação de um estaleiro e grande movimento de veículos pesados para remoção de entulhos e materiais de construção, a perigosidade do cruzamento seria ainda maior. -----

----- Portanto, visto que já foi aprovada na Direcção Municipal de Tráfego a colocação desses semáforos, solicitava à Câmara que tomasse as medidas necessárias para a rápida resolução do problema, para que quando se iniciasse a urbanização os fregueses da Ameixoeira tivessem condições de segurança para circular naquele local.

----- **O Senhor Presidente**, como mais ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 475/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **PONTO 15 – PROPOSTA 476/2004 – APROVAR A DESAFECTAÇÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO PARA O DOMÍNIO PRIVADO MUNICIPAL DA PARCELA DE TERRENO COM A ÁREA DE 2.005,44 M2, ASSIM COMO APROVAR A PERMUTA EM IGUALDADE DE VALORES COM MARIA EMÍLIA URCEIRA RIBEIRO OU COM QUEM NO ACTO DA ESCRITURA PROVE SER LEGÍTIMO PROPRIETÁRIO DOS LOTES A COMPLEMENTAR, PELA PARCELA DE TERRENO COM A ÁREA DE 2.254,70 M2, DESTINADA A DOMÍNIO PÚBLICO, AMBAS LOCALIZADAS NA URBANIZAÇÃO DA QUINTA DE SÃO JOÃO BAPTISTA, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA D) DO N.º 2 E ALÍNEA B) DO N.º 4 DO ART.º 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI Nº 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 476/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- Por despacho de 03/04/2000 da Exma. Vereadora do Pelouro do Urbanismo foi aprovado um Aditamento ao Alvará de Loteamento n.º 2/90 que substituiu seis lotes de terreno por outros três lotes; -----

----- A referida alteração, traduzida na deslocação dos lotes, foi motivada pela redefinição do traçado do Eixo Norte-Sul, o que implica que parte dos mesmos irá ser

integrada no domínio público e que os novos lotes serão complementados com parcelas de terreno anteriormente integradas no domínio público; -----

----- Se torna assim necessário permutar uma parcela de terreno municipal, anteriormente cedida pelo Promotor para domínio público, mediante a sua prévia desafecção, por uma parcela de terreno particular destinada a integrar o domínio público municipal, -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 64º, n.ºs 1, alínea f) e 6, alínea a) e do artigo 53º, n.º 4, alínea b), ambos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, -----

----- Submeter à Assembleia Municipal a desafecção do domínio público para o domínio privado municipal da parcela de terreno com a área de 2.005,44 m², orlada a cor verde e assinalada com o n.º 2 na cópia da Planta n.º 04/052/02 do Departamento do Património Imobiliário; -----

----- Aprovar a permuta em igualdade de valores, à qual foi atribuído o valor de € 10.027,20, com Maria Emília Urceira Ribeiro ou com quem no acto da escritura prove ser legítimo proprietário dos lotes a complementar, da supra referida parcela n.º 2 destinada a complemento de lotes, pela parcela de terreno com a área 2.254,70 m², orlada a cor amarela e assinalada com o n.º 1 na cópia da mesma Planta, destinada a domínio público, ambas localizadas na Urbanização da Quinta de São João Baptista, freguesia da Ameixoeira. -----

----- CONFRONTAÇÕES -----

----- Parcela n.º 1: -----

----- Norte, Nascente e Poente – CML -----

----- Sul - Maria Emília Urceira Ribeiro -----

----- Parcela n.º 2: -----

----- Norte - Maria Emília Urceira Ribeiro -----

----- Nascente, Sul e Poente – CML -----

----- COMPOSIÇÃO DAS PARCELAS DE TERRENO -----

----- 1. A parcela n.º 1, com a área de 2.254,70 m², será constituída pelas seguintes partes: -----

----- 97,57 m² provenientes de parte do Lote A -----

----- 47,30 m² provenientes de parte do Lote B -----

----- 70,01 m² provenientes de parte do Lote C -----

----- 257,67 m² provenientes de parte do Lote D -----

----- 255,00 m² provenientes de parte do Lote E -----

----- 318,71 m² provenientes de parte do Lote F -----

----- 1.208,44 m² provenientes de parte da parcela n.º 10 -----

----- 2. A parcela n.º 2, com a área de 2.005,44 m², será distribuída da seguinte forma: -----

----- 638,73 m² para parte do Lote 19 -----

----- 695,34 m² para parte do Lote 20 -----

----- 671,37 m² para parte do Lote 21 -----

----- CONDIÇÃO DE ACORDO -----

----- A parcela a transmitir ao Município de Lisboa deve estar livre e desocupada. -----

----- A projectada operação de permuta fica afectada à rubrica 01.05/07.01.01.01 (Investimentos – Terrenos – Adm. Local – Continente) do Orçamento para 2004, no âmbito da Acção 41099 02/03/A102/99Y (Aquisição de Terrenos e Edifícios – Diversas) do Plano de Actividades (cfr. Cabimento n.º 5304009154). -----

----- (Processo Privativo n.º 6/DGI/01). -----

----- JUSTIFICAÇÃO DO VALOR PROPOSTO -----

----- Trata-se de restituir à anterior proprietária uma parcela de terreno com a área de 2.005,44 m² que fora cedida ao Município para integrar o seu domínio público, a qual, por força da redefinição do traçado do Eixo Norte-Sul, se torna necessária para complementar os novos lotes constituídos através do Aditamento ao Alvará de Loteamento n.º 2/90. -----

----- Por outro lado, e pela mesma razão, virão à posse do Município 2.554,70 m², destinados a serem integrados no seu domínio público e que faziam parte integrante dos anteriores lotes. -----

----- Assim, para a valorização da permuta, optou-se pela aplicação do valor unitário simbólico de € 5,00/m² relativamente à parcela a restituir à anterior proprietária e do valor unitário de € 4,45/m² à parcela a ceder ao Município, de que resultou o valor de € 10.027,20 (dez mil e vinte e sete euros e vinte cêntimos).” -----

----- **O Senhor Presidente**, dado que ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 476/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **PONTO 16 – PROPOSTA 477/2004 – APROVAR A SOLICITAÇÃO AO GOVERNO DA DECLARAÇÃO COMO ÁREAS CRÍTICAS DE RECUPERAÇÃO E RECONVERSÃO URBANÍSTICA DAS QUATRO ZONAS DA ZONA ORIENTAL DA CIDADE DE LISBOA, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA B) DO N.º 3 DO ARTº 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI Nº 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 477/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- - na Zona Oriental da Cidade, que compreende as freguesias de Santa Maria dos Olivais, Marvila, Beato e São João, existem quatro zonas classificadas como “Áreas de Reconversão Urbanística” no Plano Director Municipal (PDM) de Lisboa; -----

----- - as referidas áreas constituem “espaços urbanos cuja ocupação e usos actuais, industriais e habitacionais, e espaços livres intersticiais, pela sua degradação e desadequação às áreas urbanas envolventes, devem ser sujeitos a reconversão de usos e das características morfológicas e das edificações” (art.º 71.º do Regulamento do PDM, ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 94/94, de 29 de Setembro); -----

----- - adjacentes a cada “Área de Reconversão Urbanística” existem, ainda, bairros municipais de habitação social que carecem de intervenções de recuperação e de requalificação ao nível dos edifícios, dos espaços públicos e da estrutura urbana; -----

----- - são flagrantes as deficiências das condições de solidez, segurança e salubridade de parte significativa das construções existentes, tal como, a carência de infra-estruturas urbanísticas e acessibilidades e, ainda, a insuficiência de equipamentos de utilização colectiva, áreas livres e espaços verdes de qualidade; -----

----- - a faculdade legal recentemente conferida aos Municípios de poder intervir, a título excepcional, nos termos do Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de Maio, na reabilitação urbana das zonas históricas e das áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística através de Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU); -----

----- - a Sociedade de Reabilitação Urbana constitui o meio expedito e eficaz de o Município reabilitar e renovar a Zona Oriental da Cidade e inverter a sua degradação urbana, patrimonial, ambiental e social; -----

----- - além das Zonas de Intervenção inicialmente atribuídas à SRU da Zona Oriental (dez zonas históricas classificadas como tal no PDM e a área crítica de recuperação e reconversão urbanística de Olivais Velho) se justifica o alargamento da Zona de Intervenção da SRU às referidas quatro “Áreas de Reconversão Urbanística”; -----

----- - as quatro áreas delimitadas nas plantas em anexo: Quarteirão Casal dos Machados/Quinta das Laranjeiras (freguesia de Santa Maria dos Olivais); Vale Fundão/Bairros do Condado e das Salgadas (freguesia de Marvila); Quinta do Lévi (freguesia de Marvila); e Vale de Chelas/Bairros dos Ourives e do Grilo (freguesias de Marvila, Beato e São João) preenchem as condições previstas no art.º 41.º do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 Novembro (Lei dos Solos) que permite declará-las como Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística. -----

----- Tenho a honra de propor à Câmara que delibere aprovar e submeter à Assembleia Municipal nos termos dos artigos 53.º, n.º 3, alínea b) e 64.º, n.º 6, alínea a) da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro: -----

----- A solicitação ao Governo da declaração como Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística das quatro zonas da Zona Oriental da Cidade de Lisboa delimitadas nas plantas em anexo, nos termos dos artigos 41.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 Novembro (Lei dos Solos).” -----

----- **O Deputado Municipal Manso Pinheiro (PEV)**, no uso da palavra, disse que o sentido da votação do PEV ia ser o da abstenção, pela seguinte ordem de princípios: --

----- É que o conjunto de formas de intervenção do Estado, na opinião do PEV, era um erro que já se cometera, por exemplo, através do projecto POLIS, etc. Existia a Administração Local, que tinha serviços, que tinha técnicos e que tinha capacidade própria para levar a efeito o planeamento, a intervenção, etc., e depois cada vez que iam encontrado ordens de prioridade de intervenção ou uma coisa dessas, obrigava-se a Administração a desdobrar-se em organismos com custos burocráticos enormes, na sua opinião muitas vezes com desperdício de recursos muito significativos. -----

----- A sucessiva constituição de empresas municipais, que eram resultantes, desde logo, de uma directiva do próprio programa ou do próprio sistema de investimento e

de aplicação da Administração Local, era um erro porquanto era uma interferência com a forma de gestão que deveria ser uma decisão própria de cada autarquia. Isto é, quando a Administração Central obrigava que a intervenção da Administração Local tivesse que ser sob a forma de uma empresa municipal, era, na sua opinião, uma ingerência na liberdade de escolha de decisão de cada uma das autarquias. -----

----- Por um lado, havia perdas de economias de escala. Estavam já duas sociedades em cima da mesa e com a possibilidade de criação de mais, em que era muito mais difícil a acumulação de conhecimento, ou do chamado *know-how*, que resultava da intervenção dos técnicos e de quem acompanhava essa intervenção e, por outro lado, havia custos burocráticos acrescidos com lugares de chefia, lugares de assessoria e de apoio às chefias, com todas as regalias associadas à criação desses lugares de direcção das empresas, que depois precisavam de ter secções de pessoal, contabilidade, etc., ou seja, havia custos burocráticos acrescidos. -----

----- Não havia uma mais-valia do ponto de vista do conhecimento técnico e da experiência de intervenção, ou essa transferência corria o risco de haver algumas perdas, havia custos burocráticos da própria constituição da empresa, etc., havia uma ingerência nas decisões e na liberdade de decisão da Administração. Lembrava-se, por exemplo, que a propósito da recolha de águas residuais, a Câmara de Lisboa, no mandato anterior, foi obrigada a aderir a uma empresa intermunicipal em que a maioria até era da Administração Central, o que, na prática, quase correspondia à retirada de um poder e de uma competência própria da Administração Local. -----

----- Portanto, havia ali uma solução que lhe parecia excessiva do ponto de vista da regulamentação e da imposição à autarquia da solução de gerir bem os seus recursos. --

----- Por outro lado, havia muitas vezes duplicação de serviços. Isto é, a Câmara já tinha serviços de reabilitação, já tinha técnicos que estavam a trabalhar nessa reabilitação, e não havia hoje o compromisso de assumir desses técnicos que estavam a desempenhar essas funções. -----

----- Aliás, Lisboa até já tinha uma empresa, a EPUL, que era uma empresa que poderia direccionar-se para a reabilitação, portanto assumir ela, no âmbito de uma determinada zona de reabilitação, o desempenho dessa actividade. -----

----- Disse, ainda, que eram contra a desarticulação e o desmembramento da Administração, eram contra a repetição da Administração em sucessivos mecanismos como empresas municipais, agências, fundações, etc., porque toda essa duplicação representava uma perda enorme de eficiência. -----

----- O PEV era absolutamente a favor da prioridade à reabilitação urbana, à requalificação do espaço urbano, à intervenção sistemática e de fundo na reabilitação urbana, isto é, não apenas pela reposição do que lá estava mas pela requalificação. Aliás, a Assembleia Municipal já aprovou recomendações que apresentaram nesse sentido, mas pensavam que a forma adoptada não era a melhor. Tinham a experiência do POLIS com péssimos resultados desse ponto de vista, e sendo que uma parte muito significativa dos recursos que deveriam ser afectos ao fim que se pretendia, a reabilitação urbana, se gastava em actividades burocráticas, como a constituição de

empresas, etc., o que era um absoluto desperdício dos recursos públicos com o que não estavam de acordo. -----

----- **O Deputado Municipal Joaquim Cunha (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia do Beato, no uso da palavra, disse que esta proposta definia as áreas críticas da zona oriental de Lisboa, onde se inseriam as freguesias de São João, Marvila, Beato e Olivais, e era evidente que o PCP não estava em desacordo com essa definição de áreas críticas porquanto era evidente que se tratava de uma zona que tinha algumas áreas que efectivamente estavam numa situação crítica que era necessário reabilitar. -----

----- Disse, depois, que as Juntas foram ouvidas, participaram na análise das zonas, zonas essas que estavam perfeitamente definidas no Plano Director Municipal como áreas de salvaguarda. -----

----- Portanto, tratava-se de áreas que era necessário reabilitar, por conseguinte o PCP iria votar a favor. -----

----- **O Senhor Presidente**, como mais ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 477/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por maioria, com votos a favor do PSD, PCP, PS, CDS-PP e PPM, e a abstenção do PEV e BE. -----

----- Por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **PONTO 17 – PROPOSTA 479/2004 – APROVAR A REPARTIÇÃO DE ENCARGOS DO FORNECIMENTO DE SERVIÇOS DE “MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DOS AJARDINADOS DA AVENIDA DA LIBERDADE”, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DO ARTº 22º DO DEC.-LEI 197/99 DE 8 DE JUNHO E DA ALÍNEA R) DO Nº 1 DO ARTº 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI Nº 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 479/2004 -----

----- “Considerando que, é necessário o fornecimento de serviços de Manutenção e Conservação dos ajardinados da Avenida da Liberdade. -----

----- Considerando que, o prazo de execução do fornecimento é de doze meses, prorrogável por mais três períodos iguais nas mesmas condições, até ao limite máximo de quatro anos. -----

----- Considerando que, nos termos do artigo 22º do Decreto-Lei n.º 197/99 de 8 de Junho e do art. 11.º, 4.1 do Regulamento do Orçamento para o ano de 2004, é necessária autorização da Assembleia Municipal para a abertura de procedimentos relativos a despesas que dêem lugar a encargo orçamental em mais de um ano económico do concurso público internacional, cujo valor global estimado para o fornecimento é de € 1.326.000 (um milhão e trezentos e vinte e seis mil euros), isento de IVA, correspondente ao valor anual de € 331.500 (trezentos e trinta e um mil e quinhentos euros), para o limite máximo de vigência do contrato de quatro anos, a cabimentar no código Orgânico: 09.01,02.02.25 e Acção do Plano: 03/04/A102/01. ---

----- Considerando que, tal despesa implica o lançamento de Concurso Público Internacional para o referido fornecimento, nos termos do disposto na alínea a) n.º 1 do artº 78º conjugado com o n.º 1 do artigo 80º e alínea b) do artº 190º, do supra referido Decreto-Lei, e o Regulamento (CEE) n.º 3696/93 do Conselho de 29 de Outubro. -----

----- Considerando que, nos termos do artigo 90º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, é necessário proceder à nomeação do Júri a quem compete a realização de todas as operações do concurso. -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere: -----

----- 1º Nos termos do art. 18.º e para os efeitos dos artigos 22.º, n.ºs 1 e 6 do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho e do art. 11.º, n.º 4.1 do Regulamento de Orçamento em vigor, autorizar o lançamento do Concurso Público Internacional do fornecimento de serviços de “Manutenção e Conservação dos Ajardinados da Avenida da Liberdade”, ao abrigo do disposto na alínea a) do n.º 1 do artº 78º e alínea b) do artº 190º do Decreto-Lei n.º 197/99 de 8 de Junho, pelo valor de euros € 1.326.000 (um milhão e trezentos e vinte e seis mil euros), com exclusão do IVA, correspondente ao valor anual de € 331.500 (trezentos e trinta e um mil e quinhentos euros), prorrogável, para o limite máximo de vigência do contrato de quatro anos, nas mesmas condições, a cabimentar no código Orgânico: 09.01,02.02.25 e Acção do Plano: 03/04/A102/01. ---

----- 2º Nomear, o Júri do concurso, com a seguinte constituição: -----

----- Presidente: Chefe de Divisão - Eng^a Margarida Carvalho -----

----- 1.º Vogal efectivo: Técnico Superior Jurista - Dr. José Avelino de Afonseca -----

----- 2.º Vogal efectivo: Engº Agrónomo – Vasco António Pereira -----

----- Nas suas faltas e impedimentos o Presidente, será substituído pelo 1.º Vogal efectivo -----

----- 1.º Vogal suplente: Técnico Superior – Armando Pereira da Silva -----

----- 2.º Vogal suplente: Técnica Superior Economia Finanças e Gestão – Elisabete Nunes -----

----- 3º - Autorizar, nos termos do disposto do n.º 3 do artigo 108º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, para que a competência para a realização da audiência prévia dos concorrentes, seja delegada no Júri de Concurso. -----

----- 4º Submeter à Assembleia Municipal a repartição de encargos, nos termos do n.º 6 do artº 22 do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, de acordo com o valor estimado previsto para os anos seguintes.” -----

----- **A Deputada Municipal Ana Páscoa (PCP)**, no uso da palavra, disse que a posição do PCP era votar contra esta proposta, em coerência, aliás, com o que já fizeram na Câmara e também com o que já têm assumido na Assembleia. -----

----- Era óbvio que quando votavam contra não os movia nenhum intuito em relação a não quererem que os jardins históricos da cidade, nomeadamente da Av. da Liberdade, não viessem a ser restaurados recuperando a beleza que tiveram outrora. ---

----- Aliás, tinham conhecimento de jardins históricos que foram recuperados com consequências extremamente positivas, na medida em que voltaram a ser frequentados

pela população dado o afastamento de alguns casos de consumos que aí havia, e voltaram a ser mais seguros. -----

----- De qualquer maneira, a proposta do PCP em relação a esses arranjos, era que deveriam ser os serviços camarários a fazerem a manutenção. -----

----- Ou seja, o PCP considerava que deveria ser com a projecção de arquitectos paisagistas da própria Câmara e com jardineiros também ao serviço da Câmara, na medida em que eram eles que estavam em melhores condições para tratar diariamente desses espaços, até porque tinham um conhecimento mais directo da situação. -----

----- E se o problema se prendia com a falta de pessoal, o PCP sugeria que a Câmara continuasse a desenvolver a escola de jardineiros, ou que contratasse mais pessoal, o que, aliás, seria uma forma para resolver problemas de desemprego na cidade, que, como sabiam, eram geradores de exclusão social, marginalidade, etc. -----

----- **O Deputado Municipal José Luís Ferreira (PEV)**, no uso da palavra, disse que “Os Verdes” se iam abster na votação desta proposta porque não estavam completamente convencidos de que não estivessem ao alcance da Câmara Municipal e dos seus serviços os recursos necessários para a execução do trabalho objecto da proposta. -----

----- **A Deputada Municipal Ana Sara Brito (PS)**, Presidente da Junta de Freguesia da Encarnação, no uso da palavra, referiu que enquanto autarca da cidade também gostaria mais que fossem os serviços da Câmara a conservar todos os espaços verdes e que todos pudessem fruir constantemente esses espaços. -----

----- Mas havia uma constatação que tinha que fazer: então por que não foram recuperados todos os jardins e todos os espaços verdes? Era por que não havia funcionários competentes? Não queria acreditar nisso! Então por que é que não foram? Porque é que se teve que recorrer a entidades privadas? Qualquer coisa teria corrido mal, havia aí responsabilidades! -----

----- O certo era que na Av. da Liberdade, zona que fruía porque andava lá a pé e era daquelas pessoas que vivendo na Cidade de Lisboa usava o transporte público, embora primeiro usasse o pedonal, depois o metro, o autocarro, o eléctrico e só depois a viatura privada, mas como andava muito a pé na Av. da Liberdade constatara que durante o EURO 2004 muita gente se juntava na Praça do Marquês de Pombal mas havia muito cuidado em saltar para não se pisarem as flores. -----

----- Portanto, o PS iria votar a favor da proposta porque queriam que a cidade estivesse bonita, que tivesse efectivamente os jardins recuperados, mas também desejava dizer que não acreditava que os funcionários não quisessem ter os jardins dos espaços verdes. Por isso, houve ali alguém com responsabilidades. -----

----- Mas como a vida não tinha retorno e não podiam voltar a trás, entendia que se deviam utilizar bem os trabalhadores da Câmara dos Espaços Verdes, que se deviam actualizar para conservar as grandes áreas ajardinadas, e só quando tal não fosse possível se recorresse às empresas, desde que a Assembleia pudesse controlar aquilo que se estava a passar. -----

----- Portanto, iriam votar a favor da proposta porque era importante conservar a Av. da Liberdade bonita e bela como estava, como aliás gostava que estivesse o Jardim de

São Pedro de Alcântara, que aguardava recuperação há 11 anos e que também gostava de deixar bonito antes de terminar o mandato. -----

----- **O Deputado Municipal Joaquim Cunha (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia do Beato, disse que era claro que o PCP também queria que os espaços verdes e os jardins históricos da cidade estivessem bem tratados. O que entendiam era que existiam várias maneiras de tratar dos espaços verdes, e por isso perguntavam por que motivo a Câmara Municipal de Lisboa não abria concursos para a admissão de jardineiros, para poder intervir directamente nessas áreas e mantê-las bonitas como ali foi dito. -----

----- Era evidente que gostavam da cidade bonita e bem tratada, mas pensavam que a Câmara Municipal tinha condições para ser ela própria a tratar dos jardins e áreas verdes da cidade, através da abertura de concursos para a admissão de jardineiros. -----

----- **O Deputado Municipal Carlos Marques (BE)**, no uso da palavra, disse que o BE não estava de acordo com este conceito de que tudo o que existia na Câmara tinha que ser privatizado ou entregue a privados, apesar de haver coisas que achavam que tinha que ser. Mas neste caso não entendiam como era que a Câmara Municipal de Lisboa continuava a dizer que tinha 11.000 trabalhadores e não conseguia ter jardineiros para tratar dos jardins. -----

----- Achava, aliás, que este problema era um problema mais complicado. Sabiam em que situação têm estado algumas zonas verdes da cidade por vezes, entendiam mesmo que esta situação era daquelas que valeria mesmo a pena estar interligada com aquele problema que já ali discutiram algumas vezes, o da reorganização da cidade. Ou seja, o acompanhamento dos jardins estar completamente ligado ao problema das freguesias, ou do reagrupamento de freguesias, dando-lhes poderes directos e trabalhadores da Câmara sob a sua orientação directa, porque as Juntas faziam um acompanhamento muito mais local, em vez de haver um serviço centralizado na Câmara para tratar de tanta coisa em geral. -----

----- E depois vinha o princípio de que havia ineficácia estando na Câmara, mas se havia esse princípio era porque se trabalhava mal na Câmara já que os mesmos que trabalhavam mal na Câmara por vezes estavam noutras actividades, até privadas, e trabalhavam bem. Portanto, o problema não era das pessoas, o problema era como estavam a organizar e a fazer. -----

----- Por isso, o BE não votaria a favor desta proposta, disse a terminar. -----

----- **O Senhor Presidente**, visto que mais ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 479/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por maioria, com votos a favor do PSD, PCP, PS, CDS-PP e PPM, e a abstenção do PEV e BE. -----

----- Por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **PONTO 18 – PROPOSTA 493/2004 – APROVAR O PROJECTO FINAL DO REGULAMENTO MUNICIPAL RELATIVO AO PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE IMÓVEIS EM MAU ESTADO DE CONSERVAÇÃO E DEVOLUTOS DO CONCELHO DE LISBOA, POR PARTE DE JOVENS, NOS**

TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA A) DO N.º 2 DO ARTº 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO. -----

----- **O Deputado Municipal João Pinheiro (PS)**, no uso da palavra, começou por dizer que o Grupo Municipal do PS felicitava, moderadamente, a Câmara Municipal de Lisboa pelo sinal positivo que constituía esta Proposta de Regulamento relativa ao programa de reabilitação de imóveis em mau estado de conservação no concelho de Lisboa. -----

----- Disse que com esta proposta a Câmara pretendia prosseguir dois objectivos essenciais para a cidade, que também eram os do PS: o rejuvenescimento e a reabilitação, embora tivessem que constatar que nos 30 meses de mandato já decorridos a prossecução desses objectivos tenha sido invisível e inócua. -----

----- E apresentavam termos de comparação: realçavam que no anterior mandato a EPUL desempenhara um papel fundamental nesses domínios, já que rejuvenesceu, em parte, a cidade e teve, quantitativa e qualitativamente, oferta de habitações para jovens, e ofertas compatíveis com a capacidade económica e a capacidade de endividamento da população jovem, mas esse modelo teve um corte com a assunção da actual gestão municipal. -----

----- Apontavam-lhes agora outro caminho, um caminho que, reconheciam-no, era inovador porque, por um lado, promovia a reabilitação do património municipal degradado, mas, por outro, associava particulares, especificamente os jovens – restando saber se seriam esses os parceiros ideais para essa tarefa – e transmite-lhes, em parte, a responsabilidade que é municipal na gestão do seu património. -----

----- Efectivamente esta proposta era, no seu espírito, audaz e irreverente. Agora restava-lhes, e era isso que propunham ao Plenário, avaliar as consequências da aplicação do Regulamento. -----

----- Em síntese, e da leitura que fizeram da proposta, constatavam que o Município era proprietário de um excedente de património que estava em mau estado de conservação, estava degradado, tinha também alguns solos disponíveis para edificação, e reconhecia uma incapacidade, pelo menos a curto e médio prazo, para utilizar esses activos imobiliários ou de lhes dar um fim em prol do rejuvenescimento da cidade. E, confrontado com essa situação, portanto com essa malha urbana desertificada e degradada em zonas substanciais da cidade, vinha agora o Município propor a agregação dessa incapacidade com o estado de necessidade dos jovens em terem uma resposta imediata, porque não tinham outras alternativas. A aquisição de habitação própria era incomportável financeiramente para as possibilidades da grande maioria dos jovens, o mercado de arrendamento não existia e o Município também não o promovia. -----

----- Ou seja, com esta síntese e dado que os intervenientes no Regulamento eram o Município, através da Câmara Municipal de Lisboa, e os jovens, agregados em associações criadas para o efeito ou em cooperativas já existentes, teriam que ver se, por um lado, os interesses e os direitos dos jovens estavam suficientemente protegidos

com o conteúdo do Regulamento, e se, por outro, a Câmara não se desvinculava completamente das suas responsabilidades que lhe estavam atribuídas por lei. -----

----- Mas, começando pelo início, pela bolsa de imóveis que se previa constituir, a questão que colocavam directamente à Câmara era para quando? Previa-se isso em abstracto mas queriam saber quando seria que esta proposta teria consequências práticas. Estavam já avaliados os imóveis que poderiam constituir essa bolsa? Estavam disponíveis? Quando era que os jovens poderiam começar a aceder a este Regulamento e aos resultados que se propunham? -----

----- Depois constatavam também que no processo proposto havia uma questão de fundo: a Câmara colocava em bolsa os imóveis, que já sabiam que eram degradados, e remetia para os jovens todo o processo legal, burocrático e financeiro de apresentar projectos, licenciar obras, celebrar contratos de empreitadas, acompanhar a fiscalização e obter, no final, as licenças de habitação dos imóveis. Portanto, toda uma cadeia de processos legais com consequências graves para quem não conseguisse seguir esse percurso, e em que a responsabilidade da Câmara se limitava à informação. -----

----- Por isso, o que questionava era se a Câmara, não se desvinculando totalmente das suas responsabilidades e do estado a que o património edificado chegou, não poderia promover um acompanhamento mais próximo dos jovens, das cooperativas ou das associações. Se não poderia celebrar protocolos com instituições financeiras que dessem apoio ao nível do financiamento para a reabilitação, com associações profissionais, como a Ordem dos Arquitectos, que dessem apoio ao nível dos projectos que seriam necessários, eventualmente com a Ordem dos Advogados para o acompanhamento do processo burocrático e legislativo. -----

----- Isto porque as consequências práticas da inexistência desse apoio eram graves para os jovens. Se lessem com atenção o Regulamento constatariam que pesava sobre a cabeça de quem a ele aderisse uma espada de Dâmocles que era a reversão do património em que se ia investir, para o Município, caso não fosse cumprido, na plenitude, o Regulamento agora proposto. E para jovens, que não tinham necessariamente que ter uma formação jurídica, que tinham outras formações e não estavam familiarizados com essas coisas, o risco de incumprimento apresentava alguma margem de ocorrência. Com certeza não era finalidade ou objectivo da Assembleia que isso ocorresse, como queriam acreditar que da Câmara também não fosse. -----

----- Mas havia outras questões que também lhes suscitavam preocupação, que diziam respeito à ponderação e aos custos que um jovem iria suportar com a aquisição de habitação a custos controlados, como era feito no passado pela EPUL, confrontados agora com este modelo de recuperação imobiliária em direito de superfície. Teria sido estudada a carga fiscal que iria onerar os jovens, que passando a ser titulares de um direito de superfície passavam também a pagar os impostos, designadamente o imposto municipal? E a este nível do imposto municipal teria sido avaliada a possibilidade que a lei previa de minorar a taxa que incidia sobre certas zonas sujeitas a requalificação e a repovoamento? Teria pensado a Câmara Municipal nisso e estaria

o Município ciente destas questões, ou houve apenas um pensamento relativo à receita, que anteriormente não tinha porque era proprietária e passava agora a ter porque os superficiários passavam a ser os jovens. -----

----- Depois, entrando em aspectos específicos da redacção do Regulamento que lhes mereciam preocupação, disse que desejava alertar para a indefinição dos valores a pagar caso houvesse a cessação do direito de superfície antes de decorridos 30 anos. Previa-se uma fórmula abstracta dizendo que seria calculada a utilização onerosa que teria existido se não houvesse esse direito de superfície, mas pensava que existiriam na lei, e se não existissem na lei poderiam ser regulamentadas, fórmulas específicas que permitissem dar a conhecer ao jovem investidor superficiário quais as consequências de poder fazer cessar o direito de superfície. Ou seja, saber quanto ia pagar, qual era a responsabilidade que lhe iria recair e não ser confrontado, posteriormente, com uma fórmula que desconhecia e que não estava prevista e que o poderia vir a onerar, em termos patrimoniais, para além daquilo que eram as suas possibilidades. -----

----- Mas porque este Regulamento era complexo e iria perdurar, caso entrasse em vigor, ao longo do tempo, consideravam que não podia haver uma responsabilidade apenas de informação por parte da Câmara Municipal. Deveria haver também um acompanhamento permanente, um acompanhamento através dos serviços municipais mas também um acompanhamento participado, eventualmente com representantes da Assembleia Municipal. Com isso todos teriam a ganhar, o nível da representatividade e a pluralidade de opiniões seria maior e haveria um conhecimento mútuo da Câmara, enquanto órgão executivo, e da Assembleia Municipal, enquanto órgão fiscalizador, que numa matéria desta importância também não se podia demitir das responsabilidades que tinha. -----

----- Outra questão que lhes suscitava alguma preocupação em termos de Regulamento, era que no final do período do direito de superfície, ou seja, daqui a 30 anos, para o jovem que agora tivesse 25 ou 30 anos e decidisse aderir a esta iniciativa, teria então 55 ou 60 anos, acabava o direito de superfície e em que situação ficava colocado? O Regulamento previa a possibilidade de vir a adquirir, mas entendia que mais que a possibilidade e mais que a previsão deveria haver uma certeza para essa aquisição ser efectuada, porque uma pessoa com 60 anos não estava, normalmente, na sua plenitude, na sua capacidade de ganho para pedir novos empréstimos para pagar contratos de arrendamento que se calhar já seriam muito onerosos, se quisesse continuar a viver em Lisboa e prevendo a valorização do metro quadrado habitacional em Lisboa durante 30 anos. Portanto, deveria ser salvaguardada a possibilidade das pessoas, que iriam estar em direito de superfície a ocupar os imóveis durante 30 anos, poderem ter a certeza de que, no final, se quisessem podiam comprar, pelo preço justo mas podiam comprar. Isso, na sua opinião, não estava salvaguardado. -----

----- Por outro lado, em aspectos burocráticos havia também aplicações práticas: os prazos de apresentação das propostas de candidatura e prazos de apresentação de documentação para celebração de escrituras públicas estavam fixados em 15 dias, e com alguma experiência prática diria que por vezes esses prazos se podiam revelar

curtos, deveriam ser aumentados porque havia documentos que tinham que ser obtidos junto da Segurança Social, junto da Administração Fiscal, como sabiam nem sempre essas coisas funcionavam com toda a eficiência e rapidez e não era justo imputar ao jovem superficiário a responsabilidade do incumprimento porque não obteve um documento que em tempo diligenciara a sua obtenção. -----

----- Ainda prevendo o final do direito de superfície, disse que se previa no incumprimento que a consequência era a reversão imediata para o Município do imóvel que foi requalificado pelo jovem, mas entendia que era elementar bom-senso fazer uma distinção entre o incumprimento que era imputável ao jovem, que eventualmente não cuidou bem ou não teve em conta as suas obrigações, e aquele que não lhe fosse imputável. Por exemplo, requereu o licenciamento e houve uma decisão ilícita da Câmara ou que não foi tomada em tempo, e como tal o jovem ficava impossibilitado de cumprir os prazos previstos. Portanto, devia haver essa distinção e deu este exemplo da Câmara como podia dar outro qualquer, mas tudo por circunstâncias que não fossem imputáveis ao faltoso. -----

----- Estes eram alguns dos aspectos do Regulamento que levavam a considerar que ele carecia de uma análise mais aprofundada, de estudo, de ponderação, era uma iniciativa que, no entender do PS, carecia de outros contributos. Aliás, também não estavam salvaguardados os direitos dos jovens que eram chamados para uma parceria, uma parceria ambiciosa de requalificação da cidade, mas não estavam tutelados os seus direitos e as suas expectativas relativamente a essa parceria. -----

----- Portanto, no plano da indefinição que esta questão suscitava, aquilo que queriam perguntar à Câmara era por que é que modelos que já estavam estudados e que já foram equacionados para outras soluções em termos de gestão municipal, e falava nos Fundos de Investimento Imobiliário, não foram pensados para estas áreas! Porquê imputar aos jovens, em associação ou em cooperativa, a responsabilidade de promoverem, com a inexperiência que caracterizava a sua curta actividade profissional, e não se transferia esse ónus para sociedades altamente especializadas nesses domínios, que poderiam fazê-lo com celeridade e, eventualmente, com economias de escala, com preços mais favoráveis? Porquê não se apresentar a essas entidades especializadas, associadas com o Município, uma proposta no sentido de disponibilizarem ao mercado, arrendamento ou oferta habitacional, a custos controlados? -----

----- Isso também não era nada de inédito, nada de novo, estava previsto especificamente para a população jovem no programa eleitoral da coligação “Amar Lisboa”, e estaria previsto também, noutros domínios, pela actual gestão municipal, e, portanto, não estavam ali a falar de coisas de uns contra outros mas de alternativas que poderiam ser ponderadas e que eventualmente serviriam melhor os interesses do Município e da população jovem a quem essas medidas se destinavam. E outra alternativa seria dar continuidade à actividade da EPUL que, como já referiu, foi meritória. -----

----- É que também não se podiam esquecer que escolher os jovens para parceiros desta iniciativa poderia ser arriscado, poderia ser perigoso, porque em termos de

emprego e em termos de estabilidade económica que pudessem apresentar para esta iniciativa, eram precisamente a faixa mais precária, a faixa que mais dificuldades teria em obter financiamentos bancários e a faixa que menos capacidade teria para avaliar quais os reais financiamentos do património que estava degradado, que carecia de intervenções de fundo, pois não era com associações constituídas à última da hora para estas iniciativas que teriam capacidade para avaliar. -----

----- Portanto, reiterava a necessidade de reflexão profunda, lembrava que noutras propostas polémicas que foram apresentadas à Assembleia Municipal houve o reconhecimento do mérito das Comissões, Comissões essas que funcionaram com celeridade, e esta era uma matéria que inequivocamente teria que ser ponderada e reflectida em Comissão. Existiam Comissões Permanentes com esta finalidade, e, por estes motivos, o PS considerava que neste momento, hoje em particular, não estavam reunidas as condições para votar esta Proposta de Regulamento, e propunha que a mesma fosse submetida à apreciação da Comissão Permanente de Habitação e Reabilitação Urbana, sendo que poderia ser fixado um prazo, suficiente mas não longo, por exemplo até à próxima Sessão da Assembleia Municipal. -----

----- Mas face a algumas manifestações que iam passando em determinadas bancadas, reafirmava que o PS estava disponível, como sempre esteve, para promover a justiça social e para promover o desenvolvimento económico da cidade. -----

----- **O Deputado Municipal Joaquim Cunha (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia do Beato, no uso da palavra, disse que em relação à proposta em apreciação já foram esplanadas várias questões reforçando o interesse na existência de um tipo de proposta que pudesse ir ao encontro da reabilitação na Cidade de Lisboa e pudesse contribuir para que esta reabilitação fosse ao encontro dos jovens da cidade. -----

----- O que se colocava agora, portanto, era que relativamente a uma proposta deste género, com a complexidade que de facto tinha, era necessário um aprofundamento em que se analisassem todas as questões inerentes ao processo. E ela poderia ser efectivamente aprofundada e analisada, por exemplo quanto à constituição das comissões de jovens e da sua própria capacidade para que mais tarde não “enterrassem” os próprios jovens, e, por isso, o PCP propunha que ela baixasse à Comissão e por um período alargado porque necessitava de um estudo aprofundado. --

----- **A Senhora Vice-Presidente da Câmara**, no uso da palavra para responder às questões que foram postas, disse que concordavam que a proposta baixasse à Comissão, a Câmara não tinha nada a opor, mas não podia deixar de dizer que a matéria já esteve em discussão pública, uma discussão alargada, portanto houve tempo suficiente para ser analisada. -----

----- No entanto, se era entendimento da Assembleia que a proposta baixasse à Comissão, concordavam inteiramente. -----

----- Quanto à pergunta para quando a bolsa de imóveis, disse que estava a ser preparada para Setembro, em princípio. -----

----- Sobre a questão da insegurança em relação aos jovens, disse que a Câmara pegar nos edifícios e disponibilizá-los para recuperação de acordo com um caderno de encargos pré-definido, só se, de facto, os fogos fossem oferecidos. -----

----- Em relação à questão posta quanto aos financiamentos e a carga fiscal, disse que as respostas existiam através dos vários instrumentos do mercado. Havia a possibilidade dos jovens se associarem em cooperativas ou se associarem em colectividades sem fins lucrativos, portanto que escolhessem instrumentos próprios, não precisava o Município de estar a criar fundos de investimento. Os jovens tinham ali os instrumentos que não só lhes davam o acesso privilegiado ao crédito, com taxas mais baixas, como tinham acesso a situações fiscais mais benéficas. -----

----- Mas ouviu ali outras questões que nem sequer se lhe levantavam. Por exemplo, estarem sujeitos a decisões ilícitas da Câmara!? A Câmara é uma pessoa de bem, ou a Assembleia Municipal entendia que a Câmara tomava decisões ilícitas? -----

----- **O Senhor Presidente**, terminadas as intervenções, submeteu à votação a proposta verbal apresentada pelo PS, secundada pelo PCP e aceite pela Câmara Municipal, para a proposta 493/2004 baixar à Comissão Permanente de Habitação e Reabilitação Urbana, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por maioria, com votos favoráveis do PCP, PS, PEV, PPM e BE, e a abstenção do PSD e do CDS-PP. --

----- Face ao resultado desta votação, a proposta 493/2004 foi retirada desta Ordem de Trabalhos para ser reagendada oportunamente. -----

----- **O Deputado Municipal Cal Gonçalves (PSD)**, fez a seguinte declaração de voto: -----

----- Obviamente, como se recordarão, na reunião anterior fiz aqui o apelo a todas as bancadas para que em relação às matérias que estivessem agendadas para hoje que se visse necessidade de descer à Comissão, fosse suscitada a descida para economia de tempo e uma efectiva prossecução nos trabalhos na reunião de hoje. Pelos vistos as bancadas não acolheram na totalidade esse princípio, o que foi pena. -----

----- De qualquer das formas, o PSD não tem qualquer dúvida que se o PS, ou qualquer outra força política, pretenda suscitar questões em sede de discussão na Comissão, que o faça porque não inviabilizamos qualquer posição nesse sentido. Sendo certo que esta matéria já teve discussão pública durante dois meses, já tinha contributos de sobra, e, portanto, nós julgávamos que a matéria já estava perfeitamente clara e esclarecida. -----

----- Mais. Como ouvimos o Sr. Presidente, na última reunião, qualquer Comissão podia ter suscitado e abocado qualquer destas matérias agendadas para hoje, o que estranhámos que para a prossecução normal dos trabalhos não tivesse sido feito. -----

----- Daí a razão de ser da nossa abstenção.” -----

----- **O Senhor Presidente** disse que se bem se recordava o Deputado Municipal Cal Gonçalves, na reunião anterior, fez uma proposta no sentido de que a Comissão respectiva analisasse a proposta 506/2004, e acrescentou, de seguida, após um ligeiro aparte de todo inaudível por produzido fora do microfone, que se tinha acentuado esta teriam que estar todos mais tentos no futuro. -----

----- **PONTO 19 – PROPOSTA 503/2004 – APROVAR A DESAFECTAÇÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO PARA O DOMÍNIO PRIVADO MUNICIPAL DAS PARTES 2 E 3 COM AS ÁREAS RESPECTIVAMENTE 1.140 M2 E 3165 M2 DA PARCELA SITUADA NA RUA GENISTAL MACHADO E ESTRADA DA**

LUZ, ASSIM COMO APROVAR A ALIENAÇÃO À PARÓQUIA S. TOMÁS DE AQUINO DE UMA PARCELA DE TERRENO COM A ÁREA DE 6.110 M2, NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA I) DO N.º 2 E ALÍNEA B) DO N.º 4 DO ART.º 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI N.º 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO. -----

----- PROPOSTA 503/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- Através da proposta n.º 273/83 foi aprovada em Sessão de Câmara e Assembleia Municipal, respectivamente em 20/01/1984 e 08/03/1984, a cedência de duas parcelas de terreno à Paróquia de S. Tomás de Aquino destinadas a residência paroquial e serviços de apoio à Paróquia e centro de dia para apoio à 3ª idade; -----

----- Foi aprovado ainda que uma outra parcela destinada a igreja, centro paroquial, creche e jardim infantil, logo que a sua totalidade viesse à posse da Câmara seria cedida à mesma Paróquia; -----

----- Essa parcela de terreno já é totalmente propriedade do Município pelo que se torna necessária a regularização da sua cedência; -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo das disposições conjugadas do artigo 64º, n.º 1 alínea f), n.º 4, alíneas a) e b) e n.º 6, alínea a) e do artigo 53º, n.º 4 alínea b), ambos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, aprovar e submeter à Assembleia Municipal: -----

----- 1. A desafecção do domínio público para o domínio privado municipal das partes 2 e 3 com as áreas respectivamente de 1.140 m² e 3.165 m² da parcela situada na Rua Genistal Machado e Estrada da Luz, representadas a orla cor vermelha na cópia da planta n.º 99/052/02 do Departamento de Património Imobiliário, às quais se atribui, apenas para efeitos de registo, respectivamente os valores de € 2.100,00 e € 5.831,00. -----

----- 2. A alienação à Paróquia S. Tomás de Aquino, da parcela de terreno representada a orla cor vermelha na cópia da planta n.º 99/052/02 do Departamento de Património Imobiliário, com a área de 6.110 m² e pelo valor de € 11.256,60 (onze mil duzentos e cinquenta e seis Euros e sessenta cêntimos). -----

----- Confrontações -----

----- Norte: C.M.L -----

----- Sul: Rua S. Tomás de Aquino -----

----- Nascente: C.M.L -----

----- Poente: C.M.L. -----

----- (Processo Privativo n.º 119/DPI/04) -----

----- Justificação do Preço Proposto -----

----- O valor da parcela a alienar será calculado de acordo com o valor aprovado na proposta n.º 273/83 de € 3.048 (611.000\$00) e actualizado pela Portaria n.º 376/2004 de 14 de Abril através do coeficiente de desvalorização da moeda. -----

----- Assim, temos: -----

----- € 3.084 x 3,65 = € 11.256,60 (onze mil duzentos e cinquenta e seis Euros e sessenta cêntimos).” -----

----- **O Senhor Presidente**, dado que ninguém desejou intervir, encerrou o debate e de seguida submeteu à votação a proposta 503/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por unanimidade. -----

----- Também por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- **PONTO 20 – PROPOSTA 506/2004 – APROVAR A CONSTITUIÇÃO DE UMA SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA, DESIGNADA “SRU ORIENTAL – SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA, E.M.” NOS TERMOS DA PROPOSTA, AO ABRIGO DA ALÍNEA A) DO N.º 1 DO ARTº 4º DA LEI 59/98 DE 18 DE AGOSTO POR FORÇA DO N.º 1 DO ARTº. 3º DO DEC. LEI 104/04 DE 7 DE MAIO CONJUGADO COM A ALÍNEA L) DO N.º 2 DO ARTº 53º DA LEI 169/99, DE 18 DE SETEMBRO, COM A REDACÇÃO DADA PELA LEI Nº 5-A/2002, DE 11 DE JANEIRO.** -----

----- PROPOSTA 506/2004 -----

----- “Considerando que: -----

----- Com a publicação do Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de Maio, foi criado um regime jurídico excepcional de reabilitação das áreas urbanas, em particular, das áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística e das zonas urbanas históricas; -----

----- Através deste diploma o legislador concedeu aos municípios a possibilidade de constituírem Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU), às quais são atribuídos poderes de autoridade e de polícia administrativa como os de expropriação e de licenciamento; -----

----- O procedimento de reabilitação urbana agora legalmente disciplinado visa concertar o imperativo público da reabilitação com os interesses sociais e, até, de teor humanitário que esta operação envolve; -----

----- A degradação das condições de habitabilidade, salubridade, estética e segurança a que chegaram diversas zonas da cidade de Lisboa levam este executivo camarário a ter como objectivo prioritário a reabilitação urbana das zonas históricas e das áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística; -----

----- Na zona oriental da cidade de Lisboa existem zonas que apresentam um estado de degradação elevado exigindo aquela intervenção com carácter urgente e prioritário, revelando-se a constituição de uma Sociedade de Reabilitação Urbana como o meio dotado de maior agilidade para corresponder a essa necessidade; -----

----- É intenção do executivo municipal proceder à criação de uma Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU) dotada dos meios adequados àquela intervenção em zonas integradas na zona oriental da cidade (freguesias de Santa Maria dos Olivais, Marvila, Beato e São João), devidamente delimitadas nas plantas em anexo à presente proposta e que dela fazem parte integrante; -----

----- Como se assinalou já, e decorrendo do estabelecido no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de Maio, podem ser consideradas como zonas de intervenção das SRU as zonas históricas e as áreas declaradas críticas de recuperação e reconversão urbanística; -----

----- Na zona oriental de Lisboa coexistem dez zonas históricas, classificadas como tal no Plano Director Municipal (PDM), e a área crítica de recuperação e reconversão urbanística de Olivais Velho, declarada pelo Decreto n.º 35/92, de 27 de Julho, devidamente delimitadas nas supras mencionadas plantas, com outras que, embora careçam de uma urgente intervenção, não estão ainda declaradas como áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística nos termos do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 794/76, de 5 de Novembro (Lei dos Solos), encontrando-se o respectivo processo a correr os seus trâmites legais; -----

----- Contudo, tal facto não obsta a que se inicie o processo de constituição de uma Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU) abrangendo numa primeira fase as dez zonas históricas e a área crítica de recuperação e reconversão urbanística de Olivais Velho, todas localizadas naquela zona da cidade, promovendo-se em momento posterior o alargamento da zona de intervenção para as áreas que venham a ser declaradas como críticas de recuperação e reconversão urbanística; -----

----- A estratégia ora apresentada, para além de permitir, de imediato, a necessária intervenção nas áreas históricas e na área crítica situadas naquela zona, proporciona a possibilidade de a Sociedade de Reabilitação Urbana começar, desde já, a preparar os estudos e procedimentos visando o previsto alargamento da sua zona de intervenção, bem como a adoptar a estrutura que lhe permita corresponder aos desafios que vai enfrentar; -----

----- Em anexo ao projecto de Estatutos é apresentado um estudo sócio-económico e de caracterização do tecido urbano que permite a avaliação dos meios necessários à actividade da Sociedade de Reabilitação Urbana neste estágio inicial do seu desenvolvimento. -----

----- Tenho a honra de propor que a Câmara delibere: -----

----- Aprovar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal, nos termos das disposições conjugadas da alínea l) do n.º 2 do artigo 53.º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, e do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 104/2004, de 7 de Maio, a constituição de uma Sociedade de Reabilitação Urbana, designada “SRU Oriental – Sociedade de Reabilitação Urbana, E.M.”, nos termos dos Estatutos que se anexam e que fazem parte integrante da presente Proposta. -----

----- A presente despesa tem cabimento, após a aprovação da 13.ª Alteração Orçamental, na Acção do Plano 14/01/A109 - 01.06 - 09.08.02.09.” -----

----- (O Projecto de Estatutos, anexo à presente proposta, que devido à sua extensão não se reproduz nesta acta, fica devidamente arquivado, junto da mesma, nos Serviços de Apoio à Assembleia Municipal) -----

----- **A Deputada Municipal Ana Sara Brito (PS)**, em nome do Presidente da Comissão Permanente de Habitação e Reabilitação Urbana, Deputado Municipal Victor Gonçalves, leu o Relatório que a seguir se transcreve: -----

----- **RELATÓRIO** -----

----- “ASSUNTO: Proposta 506/2004 – Criação da Sociedade de Reabilitação Urbana designada “SRU ORIENTAL” -----

----- Por deliberação da Assembleia Municipal de 13 de Julho de 2004, foi determinada a análise da proposta em epígrafe, pela Comissão Permanente de Habitação e de Reabilitação Urbana. -----

----- A Comissão Permanente de Habitação e de Reabilitação Urbana, reuniu no dia 15 de Julho de 2004, pelas 16H00, e apreciou a proposta e respectivo projecto de estatutos, para as duas Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU). -----

----- Quanto à criação das SRU's, elas parecem-nos ser um instrumento fundamental para fazer face ao gigantesco desafio que representa recuperar partes significativas da cidade de Lisboa, degradadas no seu parque habitacional, por dezenas de anos do mais completo abandono, por parte de proprietários e das instituições públicas. -----

----- A recuperação e reabilitação do edificado degradado na cidade de Lisboa, é uma das principais preocupações da Assembleia Municipal e da Câmara Municipal de Lisboa. -----

----- As SRU's são empresas de âmbito municipal criadas ao abrigo de Dec. Lei 104/2004, cujos fins são a recuperação de zonas urbanas históricas, e áreas críticas de recuperação e reconversão urbanísticas, cuja conservação, recuperação e readaptação, constituem um verdadeiro imperativo nacional, tendo como princípios básicos os seguintes: -----

----- 1 - as responsabilidades pelas acções de reabilitação, cabem principalmente aos respectivos Municípios. -----

----- 2 - conceder aos poderes públicos meios efectivos de intervenção. -----

----- 3 - o controlo por parte dos poderes públicos de todo o procedimento de reabilitação. -----

----- 4 - a ponderação dos direitos e obrigações dos proprietários e do equilíbrio do direito dos arrendatários. -----

----- 5 - o incentivo económico à intervenção dos promotores privados, no processo de reabilitação. -----

----- 6 - a celeridade procedimental. -----

----- Analisada a proposta e as áreas que abrange, considera esta Comissão que se encontram dentro dos parâmetros definidos pelo Dec. Lei 104/2004, bem como os estatutos das duas sociedades se encontram dentro do espírito e da letra do mesmo Dec. Lei, muito embora cada um aponte para um modelo distinto, concorda-se que assim seja como forma de testar estas duas realidades. -----

----- A Comissão considera por parte da Assembleia Municipal a necessidade de acompanhamento permanente de toda a actividade desenvolvida pelas SRU's e entende que a melhor forma de o realizar será através da Comissão Permanente de Habitação e Reabilitação Urbana a quem aquelas Sociedades deverão prestar relatórios periódicos da sua actividade. -----

----- A Comissão Permanente de Habitação e Reabilitação Urbana convocará sempre que necessário para audição todas as entidades que directa ou indirectamente estejam envolvidas nestes processos de reabilitação urbana, nomeadamente as Juntas de Freguesia. -----

----- Nesta conformidade a Comissão Permanente de Habitação e de Reabilitação Urbana, propõe que a Assembleia Municipal de Lisboa aprove a proposta 506/2004 e com ela a criação da SRU ORIENTAL e que esta Comissão proceda ao acompanhamento permanente da sua actividade. -----

----- Nota: O Deputado António Joaquim Cunha (PCP) considerou ainda a necessidade da existência de uma Comissão de Acompanhamento exterior à Assembleia Municipal.” -----

----- Finda a leitura disse, ainda, que estiveram representados todos os partidos, com excepção do PEV e do BE. -----

----- O Partido Comunista Português apresentou a seguinte recomendação: -----

RECOMENDAÇÃO

----- “Considerando que: -----

----- 1. a criação de SRU, Sociedades de Reabilitação Urbana, com base no decret-lei nº. 10412004 de 7 de Maio, é um novo instrumento para a reabilitação de áreas críticas e degradadas na cidade de Lisboa; -----

----- 2. se trata de uma perspectiva promissora em resultado duma reflexão que vinha sendo feita ao longo dos anos; -----

----- 3. a perspectiva de intervenção por quarteirão ou rua resultará em economias de escala e numa maior coerência de intervenção; -----

----- 4. se trata de uma experiência nova, cujos contornos não estão definidos claramente; -----

----- 5. existem algumas preocupações quanto à possibilidade de alteração do tecido sócio-espacial, as características populares e culturais, com identidade própria, assim como do custo real dos fogos e o valor do arrendamento; -----

----- Os Deputados Municipais do PCP na Assembleia Municipal de Lisboa, propõem;

----- a) Para as SRU’s, já aprovadas anteriormente e na SRU Oriental, Sociedade de Reabilitação Urbana EM, que hoje iremos aprovar, proposta 506/2004, seja criada uma comissão de acompanhamento, estatutariamente definida para fiscalização e monitorização da actividade das empresas, com poderes efectivos para o efeito; -----

----- b) Que essa comissão seja composta por representantes da CML, AML, Juntas de Freguesia de todas as áreas de intervenção, representantes dos moradores, dos proprietários e de Associações profissionais.” -----

----- **O Deputado Municipal Joaquim Cunha (PCP)**, Presidente da Junta de Freguesia do Beato, no uso da palavra, disse que tiveram já ocasião de manifestar na Assembleia Municipal a opinião do PCP em relação à criação das Sociedades de Reabilitação para a zona oriental, no sentido de que se tratava de uma perspectiva promissora em função de uma reflexão que vinha sendo feita ao longo dos anos. -----

----- Era entendimento do PCP que a reabilitação urbana na Cidade de Lisboa era uma questão imperiosa. Aprovaram há pouco as áreas críticas dessa zona, e já anteriormente aprovaram outras áreas críticas e outras Sociedades de Reabilitação. ----

----- Mas tendo em conta que se iam aperfeiçoando posições, inclusive pela própria Vereação, em relação às Sociedades de Reabilitação, cada vez era mais imperioso e

começava a ganhar corpo a necessidade da constituição de uma Comissão de Acompanhamento para essas sociedades. -----

----- E era tendo em conta essa questão, inclusivamente existia um compromisso da Câmara Municipal pela intervenção da Sra. Vereadora Helena Lopes da Costa, que assim dava seguimento à opinião que tinha o ex-Presidente da Câmara, Dr. Pedro Santana Lopes, em relação às Sociedades de Reabilitação, que era necessário haver uma Comissão de Acompanhamento para essas sociedades. -----

----- Já aprovaram na Assembleia Municipal a constituição de duas Sociedades de Reabilitação, esta era a terceira e por certo outras ainda viriam, pelo que cada vez se tornava mais necessária a constituição dessa Comissão, como, aliás, era reconhecido pela Câmara Municipal quando dizia que *a posteriori* seria criada uma Comissão de Acompanhamento das Sociedades de Reabilitação, o que vinha ao encontro das sugestões que o PCP tem vindo a colocar nesse sentido. -----

----- Portanto, apresentaram uma recomendação pare que, tendo em conta as duas Sociedades de Reabilitação já criadas mais esta que agora iam aprovar, se criasse essa tal Comissão de Acompanhamento, que teria que ser estatutariamente definida, visando o acompanhamento dessas três Sociedades de Reabilitação. -----

----- Por conseguinte, essa recomendação visava ir ao encontro das posições que a Câmara vinha tomando na discussão da criação das Sociedades de Reabilitação, sendo que a Comissão deveria ser constituída por representantes da Câmara, da Assembleia Municipal, das Juntas de Freguesia das áreas envolvidas, representantes dos moradores, proprietários e associações profissionais, para o acompanhamento dessas Sociedades de Reabilitação, onde todos tivessem a sua participação. -----

----- **O Senhor Presidente**, dado que mais ninguém desejou intervir, disse que iam começar por votar a proposta, depois votariam o Relatório da Comissão e, por fim, votariam a recomendação apresentada pelo PCP. -----

----- Submeteu então à votação a proposta 506/2004, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por maioria, com votos favoráveis do PSD, PCP, PS, CDS-PP e PPM, e a abstenção do PEV e BE. -----

----- Por unanimidade a Assembleia aprovou, em minuta, a parte da acta referente à deliberação acabada de tomar. -----

----- Depois submeteu à votação o Relatório da Comissão, tendo a Assembleia deliberado aprová-la, por maioria, com votos favoráveis do PSD, PCP, PS, CDS-PP, PPM e BE, e a abstenção do PEV. -----

----- Por fim, submeteu à votação a recomendação apresentada pelo PCP, tendo a Assembleia deliberado rejeitá-la, por maioria, com votos contra do PSD, PS, CDS-PP e PPM, votos favoráveis do PCP e do BE, e a abstenção do PEV. -----

----- **A Deputada Municipal Ana Sara Brito (PS)**, fez a seguinte declaração de voto:

----- “O PS votou a favor da proposta e do Relatório da Comissão porque considera que as SRU’s são extremamente importantes para a reabilitação urbana. -----

----- Votou contra a recomendação do PCP porque consideramos que o órgão que controla a acção da Câmara é a Assembleia Municipal, órgão político e como tal as

suas Comissões são aquelas que têm poder para controlar o exercício da Câmara Municipal. -----

----- Portanto, consideramos que devemos valorizar as Comissões e para a monitorização e todo o outro controlo que deve ser feito pela Câmara, deve-se criar uma Comissão Técnica, tal como dizem os Estatutos, para fazer o acompanhamento. A nós cabe-nos o acompanhamento político e o controlo político.” -----

----- **O Deputada Municipal Manso Pinheiro (PEV)**, fez a seguinte declaração de voto:-----

----- “Apenas para dizer que as razões da nossa posição e da nossa votação, são as mesmas das aduzidas a propósito da proposta 477/2004, que votámos há pouco.” -----

----- **O Deputado Municipal Joaquim Cunha (PCP)**, fez a seguinte declaração de voto:-----

----- “O PCP votou a favor da proposta porque entendemos que é necessária a criação da Sociedade de Reabilitação. -----

----- Mas a recomendação propunha a criação de uma Comissão de Acompanhamento junto da Câmara Municipal de Lisboa, não da Assembleia Municipal porque a Assembleia Municipal é o órgão fiscalizador da Câmara e como tal tem a função de fiscalizar a actividade da Câmara. Portanto essa possibilidade de fiscalização já existe, o que não existe é uma Comissão de Acompanhamento para uma situação concreta que são as Sociedades de Reabilitação urbana. -----

----- Por outro lado, queremos dizer que o PCP assume as posições que assume, e não aceita que, de facto, existam determinadas intervenções com carácter anticomunista, porque não aceitamos este tipo de intervenções.” -----

----- **O Senhor Presidente**, esgotada que estava a Ordem de Trabalhos, depois de desejar boas férias a todos as Deputadas e Deputados Municipais, Vereação e trabalhadores da Assembleia, deu por encerrada a reunião e com ela a Sessão Extraordinária iniciada no passado dia 13 de Julho. -----

----- Eram 19 horas e 40 minutos -----

----- E eu, _____, Primeiro Secretário, fiz lavrar a presente acta que subscrevo juntamente com a Segunda Secretária,

----- O PRESIDENTE -----