



**Bloco de Esquerda**  
GRUPO MUNICIPAL

## MOÇÃO

A cidade de Lisboa sofre ainda hoje as consequências de uma longa história de desinvestimento e ausência de coordenação das políticas de transporte público em escala metropolitana. É certo que ao longo da última década foram feitos esforços e investimento importantes, que permitiram sustentar o crescimento do número de passageiros na primeira década do século XXI, e é também perceptível que essas políticas tiveram efeitos benéficos desde logo para cidadãos e para vivência urbana dos lisboetas.

Contudo, nos últimos dois anos foi lançada pelo Governo uma política de ataque e desmantelamento da oferta pública de transporte colectivo que mostra hoje os seus efeitos: entre 2010 e 2012, o Metro de Lisboa perdeu 28,700 Milhões de passageiros, e a Carris perdeu 58,500 Milhões. Neste mesmo período, se somarmos as perdas da CP Lisboa das suas linhas suburbanas da AML, e as perdas da Transtejo – em dois anos a AML perdeu quase 100 milhões de passageiros de transportes públicos colectivos.

As causas são identificáveis: redução de oferta na Carris (com sucessivas supressões de linhas e encurtamento dos horários e espaçamento da periodicidade); deterioração da qualidade oferecida (aumento dos tempos de espera e redução do número de carruagens no Metro); e, a implementação de uma política tarifária de aumentos brutais dos preços. De facto, em apenas dois anos e num contexto de crise social profunda, o passe mensal teve um aumento de 25%; a tarifa de bordo teve um aumento na ordem dos 70%; e foram eliminados os passes de estudantes e idosos, o que significou aumento de 200% para estes grupos mais vulneráveis e mais dependentes da oferta pública de transportes.

Não há memória de um ataque tão profundo aos transportes públicos colectivos – e não há memória de uma queda tão abrupta no número de passageiros.

As populações, mas também Lisboa no seu todo são as principais vítimas. A cidade fica congestionada e poluída pelo acréscimo de carros particulares das famílias que abandonam os transportes públicos; a cidade perde os visitantes dos concelhos limítrofes que vinham usufruir das ofertas culturais e comerciais de Lisboa; os grupos mais vulneráveis (idosos, jovens, desempregados) veem a sua mobilidade reduzida. Ora, o contexto de redução de rendimentos

Proc. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

ENT. 244/SG/DAOSM/GAAM/ 13

DATA 25/11/13 (104)

Faaly

da esmagadora maioria das famílias aconselhava uma política inversa – a promoção de transportes públicos acessíveis em qualidade da oferta e tarifas, que incentivasse um novo paradigma de mobilidade sustentável em escala metropolitana, e onde, é sabido, os transportes públicos colectivos são o factor determinante.

O governo da cidade não pode ficar parado sobre o que está a acontecer. Nos últimos anos, a CML limitou-se a implementar uma política de desincentivo ao automóvel exclusivamente baseado no preço do estacionamento na cidade, que atingem com valores significativos face aos rendimentos médios dos trabalhadores da AML. Sem articulação com uma política de transportes públicos atractiva, esta linha de actuação apenas teve como efeito limitar a mobilidade de quem tem mais dificuldades financeiras (quem tem altos rendimentos pode estacionar sempre no centro), e criar zonas de estacionamento selvagem nas zonas não cobertas pela EMEL.

Durante a recente campanha eleitoral, o actual executivo propôs no seu programa uma “reforma do sistema de transportes”, numa “óptica municipal e metropolitana”, tendo em conta o “respeito pelas atribuições e competências dos municípios”. Na situação de retracção brutal do uso dos transportes públicos em Lisboa, esta formulação é claramente insuficiente. A ameaça do actual Governo de concessão a privados de linhas de transportes públicos é uma ameaça de maior confusão na articulação entre ofertas dos vários operadores, sem qualquer perspectiva de redução das tarifas, pelo contrário.

Por isso, é bom que fique claro que nenhuma suposta compensação financeira à CML pela concessão dos transportes públicos de Lisboa a operadores privados protege Lisboa – os lisboetas, quem trabalha ou usufrui da cidade – dos custos sociais, ambientais e o impacto brutal na qualidade de vida que constitui uma política de privatização dos transportes públicos urbanos.

Assim, é fundamental que o governo da cidade de Lisboa tenha responsabilidades directas na gestão dos transportes públicos de Lisboa.

**Nesse sentido, o Grupo Municipal do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia Municipal de Lisboa reunida em sessão ordinária de 26 de Novembro de 2013, delibere:**

1. Instar a CML a negociar com Governo a transformação da Metro-Carris numa empresa pública com participação mista do Estado e do município de Lisboa.
2. Instar a CML a defender um modelo em que o operador de transporte da cidade realiza um contrato de gestão com o Estado e o município, onde devem definir-se as regras de financiamento da actividade de transporte, sendo que a CML deve transferir para o operador, trimestralmente, 10 por cento da receita de estacionamento;
3. Instar a CML a defender de uma política tarifária de redução generalizada dos preços dos transportes em cerca de 20%; reintrodução do desconto, de 50 % nos passes para estudantes 4-18 e sub-23 e para idosos e o transporte gratuito para desempregados.
4. Instar a CML a defender a recuperação de padrões de qualidade da oferta nos transportes públicos: reintrodução do serviço público de transporte em zonas da

cidade prejudicadas na sua acessibilidade pela eliminação de mais de uma dezena de carreiras; reintrodução do serviço de seis carruagens na Linha Verde do Metro; a melhoria do serviço público de transporte da Carris em algumas zonas da cidade aos fins-de-semana, e a reintrodução da carreira 205 da Rede da Madrugada.

O Grupo Municipal do Bloco de Esquerda



Ana Drago

Lisboa, 26 de novembro de 2013

  
**ASSEMBLEIA MUNICIPAL**  
**LISBOA**  
PRESIDENTE

Exmº Senhor  
Dr. António Luís Santos Costa  
M.I. Presidente da Câmara Municipal de  
Lisboa

Sua referência

Sua data

Nossa referência  
**OF/1371/AML/13**

Data  
05-12-2013

**Assunto:** Sessão Assembleia Municipal de Lisboa de 26-11-2013 - Moção nº 7

---

Levo ao conhecimento de Vª Exª, que a Assembleia Municipal de Lisboa, na sua sessão de 26 de Novembro, aprovou deliberou uma Moção apresentada pelo Grupo Municipal do BE, que abaixo se transcreve, tendo sido o ponto 1 aprovado por maioria e os pontos 2 a 4 rejeitados.

*“A cidade de Lisboa sofre ainda hoje as consequências de uma longa história de desinvestimento e ausência de coordenação das políticas de transporte público em escala metropolitana. É certo que ao longo da última década foram feitos esforços e investimento importantes, que permitiram sustentar o crescimento do número de passageiros na primeira década do século XXI, e é também perceptível que essas políticas tiveram efeitos benéficos desde logo para cidadãos e para vivência urbana dos lisboetas.*

*Contudo, nos últimos dois anos foi lançada pelo Governo uma política de ataque e desmantelamento da oferta pública de transporte colectivo que mostra hoje os seus efeitos: entre 2010 e 2012, o Metro de Lisboa perdeu 28,700 Milhões de passageiros, e a Carris perdeu 58,500 Milhões. Neste mesmo período, se somarmos as perdas da CP Lisboa das suas linhas suburbanas da AML, e as perdas da Transtejo – em dois anos a AML perdeu quase 100 milhões de passageiros de transportes públicos colectivos.*

*As causas são identificáveis: redução de oferta na Carris (com sucessivas supressões de linhas e encurtamento dos horários e espaçamento da periodicidade); deterioração da qualidade oferecida (aumento dos tempos de espera e redução do número de carruagens no Metro); e, a implementação de uma política tarifária de aumentos brutais dos preços. De facto, em apenas dois anos e num contexto de crise social profunda, o passe mensal teve um aumento de 25%; a tarifa de bordo teve um aumento na ordem dos 70%; e foram eliminados os passes de estudantes e idosos, o que significou aumento de 200% para estes grupos mais vulneráveis e mais dependentes da oferta pública de transportes.*

**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA**

Proc. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

ENT. ~~23~~ SSG/DAOSM/GAAM/15

DATA 18/12/2013

*Mes*



ASSEMBLEIA MUNICIPAL  
LISBOA

PRESIDENTE

*Não há memória de um ataque tão profundo aos transportes públicos colectivos – e não há memória de uma queda tão abrupta no número de passageiros.*

*As populações, mas também Lisboa no seu todo são as principais vítimas. A cidade fica congestionada e poluída pelo acréscimo de carros particulares das famílias que abandonam os transportes públicos; a cidade perde os visitantes dos concelhos limítrofes que vinham usufruir das ofertas culturais e comerciais de Lisboa; os grupos mais vulneráveis (idosos, jovens, desempregados) vêem a sua mobilidade reduzida. Ora, o contexto de redução de rendimentos da esmagadora maioria das famílias aconselhava uma política inversa – a promoção de transportes públicos acessíveis em qualidade da oferta e tarifas, que incentivasse um novo paradigma de mobilidade sustentável em escala metropolitana, e onde, é sabido, os transportes públicos colectivos são o factor determinante.*

*O governo da cidade não pode ficar parado sobre o que está a acontecer. Nos últimos anos, a CML limitou-se a implementar uma política de desincentivo ao automóvel exclusivamente baseado no preço do estacionamento na cidade, que atingem com valores significativos face aos rendimentos médios dos trabalhadores da AML. Sem articulação com uma política de transportes públicos atractiva, esta linha de actuação apenas teve como efeito limitar a mobilidade de quem tem mais dificuldades financeiras (quem tem altos rendimentos pode estacionar sempre no centro), e criar zonas de estacionamento selvagem nas zonas não cobertas pela EMEL.*

*Durante a recente campanha eleitoral, o actual executivo propôs no seu programa uma “reforma do sistema de transportes”, numa “óptica municipal e metropolitana”, tendo em conta o “respeito pelas atribuições e competências dos municípios”. Na situação de retracção brutal do uso dos transportes públicos em Lisboa, esta formulação é claramente insuficiente. A ameaça do actual Governo de concessão a privados de linhas de transportes públicos é uma ameaça de maior confusão na articulação entre ofertas dos vários operadores, sem qualquer perspectiva de redução das tarifas, pelo contrário.*

*Por isso, é bom que fique claro que nenhuma suposta compensação financeira à CML pela concessão dos transportes públicos de Lisboa a operadores privados protege Lisboa – os lisboetas, quem trabalha ou usufrui da cidade – dos custos sociais, ambientais e o impacto brutal na qualidade de vida que constitui uma política de privatização dos transportes públicos urbanos.*

*Assim, é fundamental que o governo da cidade de Lisboa tenha responsabilidades directas na gestão dos transportes públicos de Lisboa.*

***Nesse sentido, o Grupo Municipal do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia Municipal de Lisboa reunida em sessão ordinária de 26 de Novembro de 2013, delibere:***



ASSEMBLEIA MUNICIPAL

LISBOA

PRESIDENTE

1. *Instar a CML a negociar com Governo a transformação da Metro-Carris numa empresa pública com participação mista do Estado e do município de Lisboa.*
2. *Instar a CML a defender um modelo em que o operador de transporte da cidade realiza um contrato de gestão com o Estado e o município, onde devem definir-se as regras de financiamento da actividade de transporte, sendo que a CML deve transferir para o operador, trimestralmente, 10 por cento da receita de estacionamento;*
3. *Instar a CML a defender de uma política tarifária de redução generalizada dos preços dos transportes em cerca de 20%; reintrodução do desconto, de 50 % nos passes para estudantes 4-18 e sub-23 e para idosos e o transporte gratuito para desempregados.*
4. *Instar a CML a defender a recuperação de padrões de qualidade da oferta nos transportes públicos: reintrodução do serviço público de transporte em zonas da cidade prejudicadas na sua acessibilidade pela eliminação de mais de uma dezena de carreiras; reintrodução do serviço de seis carruagens na Linha Verde do Metro; a melhoria do serviço público de transporte da Carris em algumas zonas da cidade aos fins-de-semana, e a reintrodução da carreira 205 da Rede da Madrugada.”*

Com os melhores cumprimentos,

**A Presidente**

**Helena Roseta**

CV