

PROPOSTA 671/2016 - APROVAR SUBMETTER À ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA A ASSUNÇÃO PELO MUNICÍPIO DA TITULARIDADE ADMINISTRATIVA DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE OPERADO PELA CARRIS, NOS TERMOS DA PROPOSTA:

O Sr. Presidente: - Srs. Vereadores, muito bom dia. Vamos dar início à nossa reunião de Câmara. Temos uma ordem de trabalhos particularmente extensa. Eu peço ao meu gabinete que coordene com os gabinetes dos Senhores Vereadores, com os Senhores Vereadores, a possibilidade de agrupamento das propostas para organizar a ordem de trabalhos.

Temos duas propostas extra agenda, terei que as tratar assim, uma verdadeiramente extra agenda, de atribuição da chave de honra da cidade ao Presidente da República Checa, que nos irá visitar. E um voto de pesar pela morte de Fidel Castro, tinha ficado combinado que seria discutido hoje.

Srs. Vereadores se me permitem, vamos início à nossa ordem de trabalhos com a discussão do ponto 1 relativo à proposta de Assunção pelo Município da Titularidade Administrativa do Serviço Público operado pela Carris nos termos da proposta. Relembro que, ao contrário do que era a nossa expectativa, já fizemos um debate bastante prolongado na última reunião pública, por isso, eu admito que nos possamos poupar um pouco à repetição dos argumentos, que se tiverem mantido inalterados da última reunião para agora, e para pouparmos e ganharmos na eficácia dos nossos trabalhos.

Sr. Vereador Carlos Moura.

O Sr. Vereador Carlos Moura: - Senhor Presidente, apenas duas coisas, uma que não se prende diretamente com isto, mas eu não sei se está recordado a na passada reunião, nós tínhamos apresentado um voto de pesar e o...

O Sr. Presidente: - Já anunciei isso Sr. Vereador.

O Sr. Vereador Carlos Moura (cont.): - Ah já anunciou. Então passemos, se me permitir à questão do debate.

De facto, não há muito mais argumentos a aduzir a esta questão, muita coisa já foi falada. No entanto, Senhor Presidente, penso que ainda existem alguns pontos que pode considerar de pormenores, mas que nós não consideraremos, que penso que ainda teriam que ser dirimidos em relação a esta proposta. Disse o Senhor Presidente que ontem na Assembleia Municipal que Diabo não vinha de autocarro. Pois, de facto, ele não vem do autocarro, mas ele esconde-

se é precisamente nos detalhes, e é precisamente quando o Diabo se esconde nos detalhes é que é necessário esmiuçar bem estes detalhes

O Sr. Presidente: - Ainda assim insisto, não anda de autocarro, não chega de autocarro!

O Sr. Vereador Carlos Moura (cont.): - Para ver onde é que ele está. Oh Senhor Presidente, nós gostaríamos ainda, porque ao debater esta questão ainda encontrámos alguns caroços nesta questão, nomeadamente naquilo que diz respeito aos trabalhadores. Porque o Senhor Presidente anunciou que depois da passagem de propriedade e gestão desta empresa para o município, que como sabe nós temos as maiores dúvidas até pela questão da mobilidade na área Metropolitana e da necessidade de ter em conta e que deveria ter sido encontrado outra forma provavelmente para que os outros municípios tivessem uma palavra a dizer, ainda assim a questão dos trabalhadores não nos deixa muito sossegados. Nós sabemos que os trabalhadores, que o complemento de reforma seria pago pelo Estado, se manteria pelo Estado, nós queremos saber o que acontece depois da propriedade passar para a Câmara Municipal. Ou seja aqueles que se reformarem depois desta propriedade e desta gestão passar para a Câmara Municipal se o complemento de reforma continuará a ser pago pelo Estado ou se será pago por esta Câmara Municipal.

Além disso, gostaríamos de saber também se as condições em que, neste momento, estes trabalhadores, enfim, colaboram se manter as mesmas. Ou seja, se manterão os novos trabalhadores que venham a entrar com os mesmos direitos, as mesmas categorias, as mesmas regalias que, neste momento, possuem sendo trabalhadores de uma empresa do setor do Estado. Gostaríamos de perceber também, mas isto é uma outra coisa que já diz respeito aos sistemas de mobilidade; nós percebemos que o Metropolitano se mantém no setor do Estado, e gostaríamos de perceber também o que é, quais são os reflexos, depois em toda a relação dos vários sistemas de transporte na cidade de Lisboa. Nós sabemos que na Área Metropolitana de Lisboa devido à existência de operadores privados, existem inúmeras situações de profunda descoordenação aos vários níveis dos vários sistemas de transporte. E nós gostaríamos de perceber, mantendo-se o metro no setor do Estado e passando a Carris para o setor municipal, o que é que irá acontecer em termos de coordenação destes transportes. Porque nós sabemos que aqui há uns anos, havia a perspetiva de que eram sistemas complementares e não concorrentes. Nós temos algumas dúvidas sobre isso, mesmo em termos da tipologia da

população que é servida este tipo de transportes; sabemos perfeitamente que em outras realidades em outros países, aquilo que existe são linhas de autocarros que, por vezes, servem zonas que são plenamente servidas metro, aliás, se fosse isso o espírito da coisa em cidades como Londres ou com Paris, pura e simplesmente o sistema de autocarros teria desaparecido, uma vez que são profundamente servidas por redes de metropolitano. E gostaríamos então de saber qual é a coordenação disto? Como é que ela está prevista? Como é que ela funciona? Porque nos preocupa o serviço à população e deste funcionamento integrado de transportes também depende disso. E portanto, como lhe digo, o diabo esconde-se precisamente nos pormenores e é esses pormenores que são necessários esmiuçar. Obrigado

O Sr. Presidente: - Obrigado Sr. Vereador.

Sr. Vereador António Prôa.

O Sr. Vereador António Prôa: - Muito obrigado, Senhor Presidente. Muito bom, dia, Senhoras e Senhores Vereadores. Não vou reivindicar maior tempo por ter procurado ser mais sintético na última reunião, vou só, embora não tanto assim, Senhor Presidente, mas vou sublinhar três aspetos que nos parecem relevantes, preocupantes e para os quais gostaríamos de poder ouvir uma resposta mais satisfatória do que temos ouvido. E os pontos são os seguintes, Senhor Presidente:

Em relação Metropolitano de Lisboa, como sabe, já temos manifestado preocupações quanto a esta separação inevitável com o modelo que vai ser implementado. Esta separação que potencia riscos já hoje existentes, alguns deles, aliás, já comprovados em termos do desenvolvimento da rede, mas, sobretudo e para ir ao país ao ponto. A nossa preocupação diz respeito à capacidade de intervenção de influência do município de Lisboa no futuro do Metropolitano de Lisboa. No âmbito do desenvolvimento deste modelo que condições em concreto, Senhor Presidente, pese embora elas sejam referidas e, tínhamos conhecimento por afirmações do Senhor Presidente e bem, da preocupação que tem em conta esta matéria. Gostaríamos de saber se em concreto que é que está salvaguardado quanto ao futuro da influência, que nos parece que é fundamental que o município possa ter no Metropolitano de Lisboa, nomeadamente no desenvolvimento da sua rede. E, obviamente, na articulação com a Carris, como foi referido pelo Senhor Vereador Carlos Moura, mas estes aspetos de articulação e de influência na decisão do Metropolitano são para nós preocupantes e não encontrámos nenhuma resposta satisfatória.

A segunda questão, prende-se com o desenvolvimento do elétrico no seio da Carris: Temos no passado recente e não só, feito referências e, a Câmara de Lisboa em geral tem defendido posições no sentido de uma 1ª. fase, quando o elétrico parecia estar quase em extinção, em vias de extinção, de defesa da manutenção das linhas do elétrico. Mais recentemente, temos defendido o desenvolvimento das linhas de novas carreiras de elétricos, novas linhas de elétricos na cidade. E sabendo nós que o desenvolvimento do elétrico envolve investimento mais pesado. Gostaríamos de saber se esse desenvolvimento ciência investimento está previsto com a assunção de responsabilidades por parte da Câmara quanto à Carris, e em que é que se materializa, nomeadamente, quantitativamente esse investimento no desenvolvimento da rede de elétricos na cidade de Lisboa.

Um 3º aspeto, Senhor Presidente, tem que ver com a rede local da Carris que é preconizada pelo Senhor Presidente, e defendida, aliás, nas condições do acordo com o Estado relativamente a essa rede local. Eu fiz também referência no passado em intervenções anteriores de que a Câmara de Lisboa, no passado, desenvolveu ela própria uma rede de proximidade, inicialmente designada por "LX porta-a-porta", que depois com a reorganização administrativa veio a passar para as competências das juntas de freguesia. Mas como é que se compatibiliza a existência desta rede, já hoje em dia, no concelho de Lisboa, com esta iniciativa, com esta intenção que o Senhor Presidente tem defendido de desenvolvimento de uma rede que nos parece ser redundante mas que, sobretudo, importa esclarecer em que medida é que se compatibiliza com as competências que as juntas de freguesia têm já neste momento em matéria de oferta de uma rede local de transportes.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: - Muito obrigado.

Senhor Vereador João Gonçalves Pereira.

O Sr. Vereador António Prôa: - Muito obrigado, Presidente. Muito bom dia Sênhores Vereadores.

Não querendo repetir, evidentemente, a intervenção que fiz na última reunião de Câmara. Mas começar por dizer que o documento que aqui é apresentado e é assim que nós não entendemos. É um documento eminentemente político e, portanto, o CDS viu o documento como um todo e não com partes desgarradas e, portanto, faz parte de uma estratégia deste mesmo executivo.

O Sr. Presidente na reunião que tivemos disponibilizou-se para enviar, na reunião de Câmara pública, disponibilizou-se para enviar aquilo que tinha sido a atualização de alguns estudos financeiros. Recordo, por exemplo, no caso do BPI o estudo que o BPI desenvolveu, e que o Sr. Presidente disse que tinha sido atualizado e, portanto, que estaria em condições de poder disponibilizar às várias forças políticas. Eu, pelo menos não recebi essa mesma atualização e, portanto, continuo a dizer que há aqui um défice informação, designadamente financeira, mas poderemos ir a outros aspetos e, há também, naquilo que o Senhor Presidente assinou no dia 21 de Novembro. E continuamos a considerar que o Sr. Presidente não tinha mandato para assumir responsabilidades legais para além da responsabilidade política, evidentemente e responsabilidades financeiras que estão naquele mesmo documento.

Dizer também que o Senhor Presidente mesmo nesta própria proposta, tenta ir buscar e mandar-se com base em duas deliberações que foram tomadas anteriormente, relativamente à gestão da Carris e do Metropolitano. E o que é certo, é que, deste mandato destas duas deliberações, nunca foi apresentado um resultado do mandato tinha sido conferido. E portanto, se nós lermos ao detalhe, estas duas propostas, propostas essas que, não tiveram sequer, longe disso, unanimidade desta mesma Câmara. Eles mandatavam o Presidente na altura para determinar com base nas propostas que foram apresentadas, e nunca tivemos o feedback, nunca tivemos o resultado desse mesmo mandato. Portanto, extrapolar para esta proposta aquilo que era o mandato que foi conferido em propostas anteriores, parece um bocadinho excessivo. Na certeza, porém, que e não me vou obter mais sobre a questão da forma, na certeza, porém, que penso que é para hoje claro que este documento, este acordo de princípios que o Sr. Presidente acionou, deveria ter vindo primeiro à Câmara e só depois de ter sido assinado.

E portanto, Sr. Presidente, não sei se foi por lapso do seu gabinete, o não envio da atualização financeira que o Senhor Presidente disse que iria disponibilizar. O que é certo, é que, é verdade que da última reunião de Câmara para esta já existe pelo menos o relatório e contas da empresa. O que dá uma perspetiva mais apurada do estado da empresa, pelo menos no ano de 2015. Agora era importante que essa atualização que foi feita em termos dos estudos, designadamente do BPI que é um estudo de 2014. Era importante que fosse disponibilizada para esta discussão e para esta votação em campo. Muito obrigado.

O Sr. Presidente: - Muito obrigado. Srs. Vereadores.

Quero registar em primeiro lugar sobre a intervenção do CDS, que temos, o CDS refere aspetos relativamente à questão de natureza formal. Sobre as questões de intervenção financeira, como tive oportunidade de dizer a última reunião, que toda a informação financeira existente é pública. E, aliás, o relatório de contas de 2015 já estava disponível antes da anterior reunião pública de Câmara e todo o processo de diálogo que o Governo se baseou em que a informação que é pública. Não houve nenhuma informação de natureza que não publica.

Como tive oportunidade de dizer, a leitura dos resultados financeiros das contas da empresa ao longo de um período vasto, mostram-nos o que são os principais agregados da sua situação patrimonial e das suas contas de resultados. E alertei para o facto de ser preciso ter cuidado com a leitura dos dados entre os anos de 2012 e os anos de 2014, devido à suspensão do pagamento dos complementos de reforma. Fora isso, esse complemento já foi reposto e, por isso as contas de 2015 já refletem esse, creio eu que as de 2015 já refletem essa dimensão. Eles orçam cerca de 8 a 9 milhões de euros por ano. E por isso, as contas espelham bem o que é a dimensão do conjunto dos diversos agregados.

A leitura combinada das contas com o acordo, permite perceber bem qual é o âmbito e o formato desta proposta que está a ser levada. É isso. Da leitura combinada dos 2 é que permite ler bem qual é o âmbito do que será a futura Carris no âmbito municipal. Será uma Carris que do ponto de vista do seu passivo não terá a dívida financeira. Não terá no seu passivo ou terá salvaguardado o seu passivo, contingências que possam resultar dos litígios judiciais que a empresa enfrenta. Não encontrará, deixará de ter na sua conta de resultados os encargos com a dívida, e deixará de ter na sua conta de resultados, os encargos com os complementos de reforma. E por isso de grosso modo, é isto o que será o futuro, isto é, percebermos o que é a Carris no âmbito municipal à data, não é, é ler em paralelo o relatório de contas de 2015 com estas principais, que são as grandes rubricas de alteração que o acordo introduz. E por isso é uma empresa. Que parte com uma situação clara do ponto de vista do seu desenvolvimento, com um quadro legal também claro do ponto de vista das responsabilidades futuras do município, quer no quadro que é semelhante em todo o país que é, e já tive oportunidade de exprimir a minha opinião positiva nesse sentido que é, a responsabilidade financeira do município assumir os encargos do serviço público. Caber-nos-á a nós, na

nossa autonomia definirmos quanto queremos de serviço público, como é que pagamos e como é que o operamos. E no fundamental é isso.

Eu não tive oportunidade de obter autorização para a divulgação dessa síntese adicional, mas quero esclarecer que se trata de uma síntese de dados que são públicos. Não há nenhum dado adicional. Nem o BPI à época realizou nenhuma auditoria e, pura e simplesmente, se baseou e declarei mesmo que se trata só de informação pública. E era isso que queria dizer aos Srs. Vereadores.

Relativamente à questão do mandato. Sr. Vereador, volto a dizer, isso é um entendimento formal, seu, é do CDS, para evitar um pronunciamento formal do pronunciamento sobre a substância do que está em causa. Acho que a sequência das negociações anteriores, acho que foi demasiadas vezes trazida aqui a Câmara o debate político, a sequência imediata do mandato anterior, foi amiúde trazida debate à Câmara. Como também é do conhecimento público o que é que aconteceu. A Câmara, o Presidente da Câmara tinha o mandato por uma negociação que envolvia a Câmara recuperar autoridade de gestão sob o sistema de transportes públicos - Carris e Metro. E esse mandato foi simplesmente tornado inútil num determinado momento tempo, quando o Governo decidiu, anterior, decidiu romper as negociações e unilateralmente decidir que nada queria com a Câmara de Lisboa que iria entregar as 2 companhias a operação privada. As negociações ocorreram durante quase cerca de um ano, tive oportunidade de as acompanhar pessoalmente quase todas as reuniões. E, subitamente, no final desse processo, em termos, aliás, já bastante próximos de uma solução final que em muito se assemelha àquela que hoje é concretizada. Esta vai só um pouco mais longe, porque resolve a questão da propriedade em definitivo. Mas, fora isso a questão a solução é próxima da conquista dos poderes. Simplesmente o Governo anterior rompeu essa negociação depois de quase um ano de negociação com a Câmara e decidiu por outro caminho contrário, na minha opinião, aos interesses do município.

Não me dei à recuperação integral da história relativamente à reivindicação e aos mandatos dos Presidentes sobre essa matéria, vários eles até decorrem da lei, mas vários tenho a impressão que decorrerão também de elementos específicos de debate desta Câmara ao longo de várias décadas. Nomeadamente um deles para mim é evidente, que é a defesa da que situação patrimonial da Câmara em matéria às companhias transportes. Isto é um dado da história do município de Lisboa, nunca foi abandonado por numa Vereação que eu saiba, foi procurado com diferentes ênfases e enfoques. E podemos

discordar, e acho que prefiro ter um pronunciamento dos seus Vereadores em matéria substantiva e dizer, “não eu preferia uma concessão a privados, eu preferia uma concessão feita determinada forma, ou eu preferia que esta empresa se mantivesse a funcionar de outra forma”, do que com argumento de natureza formal que não acrescenta na substância do debate.

Relativamente às outras questões que foram aqui colocadas. Primeiro sobre os complementos de reforma, a partir das pessoas que se reformam a partir de 1 de Janeiro.

Nos termos do acordo de princípio, todos os atuais trabalhadores no ativo, quando se reformarem terão o seu complemento de reforma pago Estado e, será através de um instrumento na Caixa Geral de Aposentações. Todos os atuais trabalhadores no ativo. Ficará para a Câmara a responsabilidade de todos os trabalhadores que venham a ser admitidos depois do dia 1 de Janeiro de 2017. Isto é: considera-se que os complementos de reforma foram uma situação gerada num contexto particular histórico na vida da empresa. E o Estado assume não só o pagamento daqueles que estão neste momento na reforma, como o complemento de todos aqueles que estão a formar direito e que se irão reformar, entretanto. Já estão ao serviço da empresa, do grupo, da empresa, peço desculpa, não posso dizer que não estou certo que todas as empresas; ou melhor, estou certo que em todas as empresas não vigora a mesma Convenção coletiva, o mesmo acordo coletivo. E por isso de todos os que estão neste momento a receber, reformados, receberão pela Caixa Geral de Aposentações, todos os atuais trabalhadores quando se reformarem receberão pela Caixa Geral de Aposentações. Todos os novos trabalhadores admitidos a partir de 1 de Janeiro receberão em função, é responsabilidade da Câmara, tudo aquilo que todos os benefícios que venham daí decorrer. Como também é responsabilidade da Câmara qualquer alteração que resulte num aumento de responsabilidades perante os atuais trabalhadores ativos a matéria de complementos de reforma.

No fundo, a base do acordo com o Estado é uma base clara. Tudo o que resulta em matéria de complementos de reforma de decisão feita ao abrigo do poder de contrato coletivo celebrado pelo Estado fica a encargo do Estado. Quando o poder da contratação coletiva passar para 1 de Janeiro para a Câmara de Lisboa, a partir daí, a Câmara assumirá perante os novos encargos adicionais que ela gere em sede de acordo coletivo. Eu não sei se fui claro, Sr. Vereador?

Segunda questão. Os trabalhadores mantêm. Sr. Vereador, não sei se alguma questão, eu gostava que ficasse claro. Faça o favor, faça a favor.

O Sr. Vereador Manuel Figueiredo: - Muito obrigado, Senhor Presidente, Senhores Vereadores.

Não, a dúvida que foi em relação aos trabalhadores atualmente no ativo e que já estavam ao serviço da Carris entre 31 de Dezembro. Como é que vai ser, de quem é a responsabilidade do reforço anual da verba para o complemento de pensões.

O Sr. Presidente: - Foi o que eu acabei de informar que isso é uma responsabilidade fica no Estado.

O Sr. Vereador Manuel Figueiredo: - Mesmo o reforço anual. É que uma coisa é, os direitos já adquiridos até 31 de Dezembro, mas, como sabe todos os anos o Estado continua também a contribuir para os já no ativo.

O Sr. Presidente: - O Estado fica com a responsabilidade que gerou, (Sr. Vereador, não se importa que é para ficar registado).

O Estado ficará com a responsabilidade, que ele gerou enquanto entidade que contraiu o complemento de reforma, o acordo coletivo até se esgotar a responsabilidade que ele criou para que o conjunto dos trabalhadores.

A partir do momento em que a Câmara cria a responsabilidade, de qualquer responsabilidade, é Câmara para os novos. E fica a Câmara também responsável pelos acréscimos de responsabilidade que, eventualmente, viesse a gerar.

E por isso o Estado tem a responsabilidade do pagamento dos atuais pensionistas -, situação clara, fechada -, não é fechada porque ela está sempre a aumentar, aliás, está sempre em crescimento. E tem a responsabilidade de todos aqueles que se vierem a aposentar ao longo, digamos, no limite dos próximos 40 anos, de grosso modo. Isto é, a responsabilidade pelo pagamento do complemento de reforma de um trabalhador admitido no ano de 2016 será sempre da responsabilidade do Estado na sua globalidade. Não sei se foi agora totalmente claro.

(Intervenção imperceptível fora do microfone)

O Sr. Presidente: - Não e não apenas o ano 2006 Sempre, isto é, essa responsabilidade é do Estado e será assumida pelo Estado. Fica para a Câmara o que é a responsabilidade por todos os pagamentos dos

trabalhadores admitidos a partir de 1 de Janeiro de 2017. E ficará para a Câmara as responsabilidades sobre todos os trabalhadores se a Câmara alterar as condições de contratação coletiva, causando ónus face à situação que o Estado tem hoje. Isto é, o estado tem a responsabilidade pelo contrato coletivo à data. O que me parece uma solução equilibrada. Isto é juntar a responsabilidade de pagamento com o poder de contratação. Percebo a posição do Estado que é colocar um limite de dizer, "bom, a Câmara não pode alterar a contratação, e ser o Estado a suportar os encargos dessa contratação". Parece-me justo! E por isso é este equilíbrio que está plasmado. Eu não sei se fui totalmente claro, está tudo esclarecido? Porque acho que é uma matéria importante, para que não haja dúvidas sobre este tema.

Segunda questão, relativamente aos trabalhadores. Os trabalhadores mantêm na íntegra os seus direitos, as suas regalias, as suas categorias, é isso que é previsto em sede de acordo e é isso que, aliás, resulta do acordo coletivo, que se mantem. A passagem da titularidade da empresa não produz qualquer alteração do texto do acordo coletivo que vigora, dos acordos, peço desculpa que são mais do que um, que vigoram nas empresas, e não há nenhuma alteração a esse a esse respeito.

Terceira questão, levantada por dois dos Senhores Vereadores, sobre as questões da articulação com o metro, com a AML. Eu acho que há melhores condições com esta operação, de melhorar a coordenação, acho que há melhores condições com esta operação e com a execução plena, a assunção plena das competências da lei de 2015, do Novo Regime Jurídico que passou as competências do sistema de mobilidade para a área Metropolitana para os municípios. Eu acho que, da combinação destas duas mudanças, acho que há muito melhores condições, para a articulação dos municípios e para a melhoria dos temas de mobilidade.

Tive ontem oportunidade de dizer na Assembleia, perante uma pergunta, aliás, dum deputado do PCP, que esta operação não se traduz, no facto de cada município passar a fazer aquilo que quer. É que a grande questão é que, neste momento, nenhum município faz aquilo que quer fazer, porque nenhum município tem poder para fazer nada neste momento. Nenhum município nem Lisboa, porque não tem poder sobre a Carris, nem Loures que não tem poder sobre a atribuição da licença aos privados que operam, nem Cascais que não tem esse poder, nem Oeiras, nem Sintra, ninguém tem esse poder com a exceção do Barreiro que tem os seus transportes próprios. Fora isso nenhum município tem poder para nada, nem de regulação nem de rotas, nem de tarifário, nem de idade média de veículos, não tem poder para nada. E esta é a

realidade e, por isso, nós não vamos partir de uma situação em que há um sistema unificado funciona bem para um sistema desarticulado que cada município que faz o que faz. Não. Nós temos um sistema profundamente desarticulado baseado no poder de uma só entidade que é Administração Central, e que vai ser recomposto para um sistema em que cada município tem um determinado poder e a área Metropolitana tem outro poder. E este é um quadro novo que vamos aprender a trabalhar em conjunto e não tenho nenhuma dúvida que resultará numa muito melhor solução do que aquela que temos hoje.

Segunda questão sobre a articulação com o metro. Está previsto no acordo manterem-se elementos fortes de articulação com o metro. Primeiro, ao nível da presença da Câmara de novo na Administração, algo que foi interrompido, salvo erro, no 1º Governo do Engº. José Sócrates em 2005, creio eu. Está previsto que isso venha a assumir, um lugar na Administração ser proposto pela Câmara de Lisboa, e acho que ganharíamos que fosse um elemento da Carris a assumir a assumir esse lugar. Está previsto também que devem ser encontrados os instrumentos que, na minha opinião, devem ser vinculações muito estritas para que não haja nenhum aumento da dispersão em matéria de bilhética em matéria de tarifário e a matéria de informação ao público. Isso parece-me o elemento mais importante e, aliás, acho que se deve caminhar no sentido da redução do número de títulos da harmonização/integração dos tarifários a nível do metropolitano, aliás, de acordo com aquilo que tem sido defendido pelo PCP, de fazer do passe intermodal de âmbito metropolitano a âncora, não é, de amarração e o instrumento fundamental da mobilidade na área, do acesso à mobilidade na área Metropolitana.

Sobre a influência na expansão. A influência na expansão, é uma influência de carácter político. Em 1º lugar, acho que nós temos que ter a capacidade de influência para conseguir que haja uma expansão, algo que está interrompido há já bastante tempo.

Temos em 2º lugar, que ter essa capacidade de influência e que tem sido afirmado de forma clara, de que deve ser dada prioridade à expansão do metro dentro do concelho de Lisboa com duas prioridades que foram identificadas de forma clara, duas prioridades natureza diferente; uma primeira que é a expansão da linha vermelha até, numa primeira fase até à o Vale de Alcântara e depois o seu prolongamento para lá do Vale de Alcântara para a zona ocidental. E um segundo investimento que tem uma natureza diferente, mas que é um investimento que pode melhorar radicalmente a capacidade e o desempenho do metro, que é a ligação da Linha Amarela com a linha Verde

fazendo um anel circular e permitindo que haja um grande elemento de distribuição, que o metro seja um grande elemento de distribuição de passageiros pela cidade.

Sobre o desenvolvimento do elétrico no seio da Carris. Eu acho que é uma questão muito interessante, muito importante, porque eu tenho uma simpatia grande, acho que vamos ter vários anos pela frente para a debater no seio da cidade e no seio do que são os planos estratégicos da Carris. Este, aliás, é um excelente exemplo do que é o grande benefício desta operação, é que nós vamos passar a discutir o futuro da rede de elétricos na cidade. Vamos passar a discutir o futuro da rede de autocarros, vamos passar a discutir como é que eles se ligam com os sistemas de estacionamento com o sistema das bicicletas partilhadas e vamos ser nós que vamos ter esse debate. Vamos ser nós que vamos discutir e avaliar quando vamos fazer o elétrico 24, quais discursos que vamos em incorrer com isso, o que é que é preciso fazer do ponto de vista de via pública para que isso se concretize e vamos certamente voltar a discutir de forma animada o projeto da 2ª Circular agora na variante, imagino eu, estou a imaginar o futuro daqui a algum tempo numa versão, essa sim, de uma via de com o transporte público dedicado, porque não um elétrico, porque não o elétrico rápido. Estou a imaginar o futuro hipotético, totalmente hipotético de que se pode passar no debate político da cidade.

(Intervenção imperceptível fora do microfone)

O Sr. Presidente (cont.): - O Sr. Vereador está a semear isso neste momento, aliás, dentro dos seus vários sonhos. E isso vai ser feito ao nível dos próximos anos. Eu acho que vamos ter muito tempo e com uma grande diferença, é que agora vamos ser nós que vamos tomar essas decisões e vamos ser nós que vamos ter de fazer esse debate, e vai ser uma grande mudança do registo político do debate na cidade. É que vamos ser nós a fazer esse debate, isso vai passar a ser tema de debate entre os partidos, entre os Vereadores, com diferenças de opinião sobre o desenvolvimento do sistema de transportes, isso vai passar a ser um tema do debate da cidade. Não com a cidade numa posição externa ao seu sistema de transportes em que nós ficávamos um pouco a tomar conta da ocorrência, que é o que acontecia até aqui, mas com verdadeiro poder para decidir.

Sobre a articulação, por último. Sobre a articulação com a rede local: esse é um trabalho que vai ter que ser feito, até porque a rede local, (eu peço um pouco de silêncio na sala por favor). A rede porta-a-porta desenvolveu-se

precisamente para colmatar lacunas graves do funcionamento do sistema de transporte nas redes proximidade. E vai ter que haver, aliás, ele funciona, com tenho sérias dúvidas sobre o seu enquadramento no quadro legal que atualmente temos. Não está previsto na lei de competências das freguesias, porque, aliás, também não estava atribuída à Câmara, por isso não era não era atribuível. E acho que isso vai ter que ser equacionado em conjunto integrado em conjunto para evitar redundância, mas acho que é a oferta de um serviço de proximidade, que não necessariamente com a característica do porta-a-porta, mas com uma característica de proximidade que cubra as variáveis os elementos mais importantes da mobilidade nas freguesias e nos bairros. Deve fazer parte da oferta estruturante de base do sistema da Carris e não deve ser, e não deve estar dependente da maior ou menor capacidade do que cada junta tem em oferecer um outro serviço lateral e paralelo a este.

Srs. Deputados, sobre este tema creio, que tenho respondido às várias questões.

Sr. Vereador João Gonçalves Pereira.

O Sr. Vereador João Gonçalves Pereira: - Muito obrigado Sr. Presidente.

Sr. Presidente, em relação à discussão desta mesma proposta e em matéria de substância. Essa substância e essa discussão, só podia ser feita e não pode ser uma coisa desgarrada, este acordo de princípios com aquilo que era informações sobre um estudo de viabilidade económico-financeira da empresa. Uma projeção financeira da empresa para os próximos anos. Relativamente a um plano de investimentos e como é que esse plano de investimentos é financiado.

Sr. Presidente fala em fundos comunitários precisamente em que respetiva, em programas é que a empresa se pode candidatar. Onde é que se baseia, que estudo é que existe em matéria, por exemplo, de aumento da procura de utilizadores. Que estudo é que foi feito e que seguramente o Sr. Presidente terá também na sua posse. Como é que vai fazer a contratação, em que tempo, de que forma, em que modo, como é que financia. Portanto, há aqui todo um conjunto de questões que deveriam estar aqui em cima da mesa a poder ser discutidas. Eu já sei que o Senhor Presidente vai dizer que não é este o momento que o momento é lá mais à frente. Mas o que está aqui a ser assumido e a intenção da Câmara é assumir um determinado compromisso sem demonstrar, pelo menos às várias forças políticas aqui representadas, quais é que serão os passos futuros e como é que esse financiamento, efetivamente, será feito e que projeções financeiras é que haverá, para a

própria empresa. E portanto, quando falo em substância, essa substância era importante que fosse aqui apresentada para que pudesse ser discutida e pudesse ser ponderada e, portanto, quer dizer quanto ao detalhe o acordo de princípios estarmos a discutir se ele mais financeiro ou se é menos financeiro. O Sr. Presidente até fala, inclusive aqui num novo modelo de gestão, um novo modelo de "governance", cálculo da própria empresa onde é que ele está, que modelo é esse. Quer dizer, portanto há aqui uma série de incógnitas, uma série de interrogações que certamente serão importantes para a discussão da substância daquilo que tem a ver com a própria empresa e que não se esgota neste documento, como é evidente. E, portanto, é isso que se esperava da parte da parte da Câmara e o modelo que está aqui a ser apresentado e que era importante ter estes documentos que ainda agora referi, é um modelo que tem que ser discutido. Podemos falar do passado, oh Sr. Presidente, quando falamos de passado e de posições dos vários partidos, todos nós conhecemos as posições que tivemos relativamente a diferentes matérias.

Neste momento, é este acordo, é esta intenção que está aqui a ser escrutinada e que está aqui em discussão e para votação. E portanto, é sobre esta que nos devemos concentrar e que nos devemos debater. Mas para isso era importante a tal informação que eu referi que é muita. E portanto, o Sr. Presidente, desde a 1ª hora desde a 1ª discussão desta matéria, estes documentos têm vindo a ser solicitados ao Senhor Presidente. Muito obrigado.

O Sr. Presidente: - Senhor Vereador Manuel Figueiredo.

O Sr. Vereador Manuel Figueiredo: - Muito obrigado, Senhor Presidente. Ainda sobre esta questão eu colocar aqui algumas situações. Desde logo, uma constatação. Se eu bem entendi, ainda no que toca aos trabalhadores, nós vamos ter um custo diferenciado consoante, para trabalhadores com o mesmo nível de vencimento, consoante seja um trabalhador que já esteja no quadro da empresa ou um trabalhador que venha a ser contratado a partir de 2017. Designadamente se eu bem percebi para o mesmo nível salarial, o trabalhador que estava contratado, o complemento de reforma que todos os anos, naturalmente se vai que se vai atualizando ou que implica um encargo, esse encargo será a nível do Estado para o trabalhador que já estava contratado, e esse encargo vai ser assumido pela empresa para um novo trabalhador. Ou seja 2 trabalhadores com o mesmo nível de vencimento, repito, vão ter encargos distintos para a empresa dentro da sua atividade. Por outro lado, já

agora, o Sr. Presidente também aqui disse que vamos passar a poder debater nesta Câmara, portanto, as questões que se colocam a nível dos transportes.

Nós temos alguma dúvida que assim seja, porque, enfim, temos outros exemplos em que o que acontece é que nós, de facto, debatemos duas vezes por ano, quando se está a debater o plano de atividades e depois quando se está a debater o relatório de gestão, pouco mais. É evidente que aquilo que nós porque pugnamos e que continuamos a defender, não implica o município esteja ausente da política de transportes. Aliás, nós achamos como sempre achámos que essa política deve ser deve ser definida ao nível da Área Metropolitana e é evidente que o nível da área Metropolitana, a Câmara Municipal de Lisboa deveria ter um papel muito relevante na definição exatamente dessa política Metropolitana de transportes.

Reiterar aqui que, de facto, nós estamos aqui assim com um documento, mas que faltam várias questões; falta desde logo, um plano estratégico e um plano estratégico a médio prazo que nos dê pelo menos em grandes números, aquilo que se espera vir a ser a exploração e a atividade da empresa. Algumas coisas que já nos vêm assim, um pouco avulso têm sido ditas designadamente pelo Senhor Presidente quanto ao que se espera fazer nalgumas matérias, mas, digamos, que falta depois compaginar, designadamente em números a encargos e em receitas para a empresa de como é que se compagina depois toda essa a articulação das atividades previstas, também, naturalmente, desde logo, o plano de atividades e o Orçamento para 2017. Quer dizer, que é uma peça determinante. Eu não sei se a empresa com o seu atual acionista ou seja com o Estado, se cumpriu as regras legais, já deverá ter um plano de atividades e o orçamento para 2017. Não sei se o tem, se o tem nós não conhecemos, mas de qualquer maneira, digamos que conhecer este plano de atividades este orçamento e conhecer o plano estratégico é, e já digamos, estamos a extrapolar não para a questão política, porque essa que já foi aqui devidamente abordada, mas para a própria questão da sustentabilidade da empresa e o que é que isso implica em encargo para o município que também não é do nosso conhecimento. Muito obrigado.

O Sr. Presidente: - Muito obrigado.

Senhores Vereadores. Senhor Vereador João Gonçalves Pereira, eu registo que sobre a proposta atual, que é uma proposta de grande importância para o município no futuro, o CDS nada diz sobre a sua substância. Ou que procura não dizer. A proposta que está em cima da mesa assume politicamente duas

mudanças com significado. (Estou importam-se, eu posso pedir que esses assuntos sejam tratados depois?). Muito obrigado.

Esta proposta assume duas matérias de extraordinária importância para o futuro do município. Primeiro lugar: nós passaremos a ser autoridade de transportes. São dois, fundamentais. Não, não, são dois fundamentais, já lá irei. Nós passaremos a ser autoridade de transportes, isto é: o Governo compromete-se a promover uma alteração legislativa no Decreto de 2015, passando de imediato, o poder para o município de Lisboa ser autoridade de transportes. Isto é, assumir a sua posição de concedente do serviço público de transportes. Reformulo: a reassumir a sua posição histórica de concedente do serviço público. Sobre isso, o CDS disse sim, não, diz “nim”. Recordo que a Carris era a posição de concedente do serviço público ser feita pela Câmara de Lisboa. Aliás, nunca foi contestada nem para a Administração Central quando fez a sua concessão a privados.

Segunda questão. Com este acordo, o município expressa a vontade de ser titular da empresa Carris. Titular acionista. E a partir daqui os poderes daí decorrentes a particular, os de gestão da empresa. E sobre isto a posição sim/não/talvez. E esta é a proposta que está em cima da mesa e este é um debate que é importante fazer. E sobre isto registo, e ficará registado, aliás, para memória futura que, e percebo, aliás, bem porquê. É que o CDS pretende refugiar-se na forma, para poder não ter um pronunciamento sobre a substância, eu percebo bem. Percebo, mas isto é, claro do ponto de vista do que é que este acordo.

O que é que a Câmara recebe com este acordo? O que é que acontece no dia 1 de Janeiro? O que acontece é que a Câmara vai ser a Carris, exatamente como ela hoje existe. Como ela está a operar como ela está a funcionar. Sem nenhuma mudança. E por isso, todos os dados para a avaliação desta operação são, volto a frisar, públicos e conhecidos. E, aliás, amplamente debatidos e amplamente publicitados e é isto que nós vamos receber. E se compararmos os dados que são públicos e conhecidos das contas com os dados deste acordo financeiro, e este acordo na parte relativamente à dimensão financeira, percebe-se o que é que a Câmara receberá, em que estado é que a empresa é recebida. E o que é que nós recebemos? Recebemos uma empresa a operar normalmente e, naturalmente.

E se o Sr. Vereador discutir o que é que nós vamos fazer a seguir com o futuro da empresa; que propostas do ponto de vista operacional; que linhas: que autocarros; que trabalhadores; que tarifários; que precários. É um debate central para a vida da cidade. Central para a vida da cidade. Que o vamos ter

aqui, Senhor Vereador Manuel Figueiredo, vamos tê-lo aqui, vamos debater aqui o plano estratégico, vamos debater aqui o plano da Carris, como fazemos com as diferentes empresas municipais e, aliás, vai ser muito interessante.

(Intervenção imperceptível fora do microfone)

O Sr. Presidente (cont.): - Não Senhor Vereador, não é. É que o Sr. Vereador pode votar contra o plano estratégico que nós aqui apresentámos. Claro! É que é isso! Aliás, o que eu vou achar interessante ver, estou-me a guardar, aliás, para esse dia com grande sorriso. Não, não, lhe escondo, aliás, a minha expectativa. Que é o dia em que nós debatermos o plano estratégico, claro, nós vamos sempre rindo. Claro! Ouça, oh Sr. Vereador, eu não tenho a pretensão, eu não tenho e eu não tenho a pretensão de ter o último riso. Não tenho. Mas tenho, há coisas, como alguém dizia que estão escritas nas estrelas!

Por exemplo, ver o debate que teremos aqui sobre o plano estratégico da Carris feito nos moldes que eu conto poder apresentar a esta Câmara, eu vou gostar de ver a posição do CDS sobre esse tema. Vou apreciá-la ver. Aguardarei com grande expectativa e com grande, até como já vi na última reunião que, afinal, o CDS, afinal, já é favor das obras, por isso agora veremos como menos dificuldade, se calhar, verei uma involução na Carris.

O que eu quero dizer, Sr. Vereador, é o seguinte: a Carris entrando no universo da Câmara, ela será aquilo que nós decidimos que ela seja. O Senhor Vereador pode, aliás, defender que a Carris seja concessionada. O Senhor Vereador, pode defender que a Carris seja privatizada. O Senhor Vereador, os Srs. Vereadores, quem quer que seja. O Senhor Vereador pode defender que a Carris seja diminuída a metade. Pode defender que ela seja duplicada, extinta, claro! Não, sabe qual é a diferença? É que passa a ser nosso poder e passa a ser o seu poder aqui poder decidir isso, e poder votar sobre isso e por isso.

E por isso o Plano Estratégico não se confunde com esta operação. Não Senhor Vereador, não. O Senhor Vereador, a situação que nós vamos receber a Carris é a situação que ela é pública e é conhecida. E livre dos encargos relativamente à dívida, e sem os encargos com os complementos de reforma dos atuais trabalhadores, dos atuais pensionistas e dos atuais ativos. O que é que nós vamos fazer com este bem, é uma decisão nossa que a vamos tomar aqui e que vamos debater aqui e que vai obviamente ter que pesar os encargos, as responsabilidades, o financiamento e aquilo que queremos do transporte público. Não se confunde, não se confunde. E por isso, aliás, na

altura, vamos ter que debater extensamente. Por isso é que digo, Sr. Vereador para que não haja equívocos sobre isso. Nós vamos discutir aqui as várias modalidades, e os custos das várias opções de expansão, de preçário, tarifário, de expansão para ali, expansão de outra forma, de aquisição de autocarros, etc., etc., etc.. Tudo isso vai ser alvo do debate do plano estratégico aqui a ser feito. Agora, não é esse acordo que aqui está neste momento a ser debatido e este acordo permite qualquer plano estratégico que o Sr. Vereador venha aqui apresentar, até esta a extinção da empresa que o Sr. Vereador que entender trazer, faremos esse debate aqui.

Por último, sobre a questão colocada... Senhor Carlos Moura, eu queria dar por encerrado ponto se o Senhor Vereador....

O Sr. Vereador Carlos Moura: - E precisamente por isso mesmo é que pedi a palavra, porque eu acho que o Senhor Presidente acabou de tocar precisamente num ponto que me parece um dos diabos que se escondem nos pormenores. Precisamente sobre a questão do futuro da empresa. De facto, quando nós lhe dizemos, e disse ontem o Senhor Presidente na Assembleia Municipal. Que não se tornava mais fácil a privatização da empresa do que na esfera do Estado.

Olhe, aquilo que acabou de dizer prova exactamente o contrário, prova exactamente que, basta que esta maioria na Câmara Municipal mude, para que uma ou outra decisão possa ser literalmente, tomada por esta por esta coisa ... E enquanto se mantendo no setor empresarial do Estado é, de facto, possível mobilizar forças para travar essa privatização, aliás, como se viu muito recentemente. Olhe, no seio de uma empresa municipal, essa postura é francamente muito mais difícil e daí lhe dizemos que precisamente esse é um dos grandes perigos que o PCP vê nesta municipalização. Obrigado.

O Sr. Presidente: - Sr. Vereador. Estava aqui um Vereador aqui ao meu lado a dizer que isto seria uma boa razão para não mudar maioria. Eu acho que é uma excelente razão para não mudar de maioria. É óbvio, não, tem razão de Sr. Vereador. Eu não posso fazer, eu acho e, aliás, a história demonstra-o bem que a partir do momento em que nós tivermos essa responsabilidade e formos responsáveis aos olhos dos municípios, sobre o serviço. Que bastante mais cuidado irá haver com o serviço do que ele tem tido, estando na administração central e na administração central esteve muito perto de ser concessionado numa situação degradada. Eu acho que está mais protegido na câmara. Tenho essa opinião. Como imagina o Senhor Vereador, eu não faço profissões de fé e

muito menos posso fazer profissões de fé sobre o CDS, não farei. Mas eu tenho cá uma secreta esperança, eu tenho cá uma secreta esperança.

(Intervenção imperceptível fora do microfone)

O Sr. Presidente (cont.): - Não, sim, o CDS, foi a resposta à privatização.

(Diálogos cruzados)

O Sr. Presidente (cont.): - Não. Eu estava a dizer, Sr. Vereadores, eu estava a dizer que eu não faço profissões de fé muito menos sobre os Vereadores do CDS e do PSD, aliás, nesta matéria são têm posições, têm tido posições semelhantes, Mas eu não sei porquê, não sei porquê, deve ter sido deve ser o espírito natalício do aproximar de aquários espírito natalício, um súbito otimismo e esperança que me assola o espírito. E quando eu imagino o debate dentro de poucas semanas nesta Câmara do plano estratégico da Carris. Eu tenho uma esperança, não sei, porventura, como digo, veremos. Mas eu tenho uma esperança que nós somos capazes de ver ligeiros sinais de mudança na posição dos partidos que apoiaram o processo de concessão e privatização da empresa, uma ligeira esperança. Pode ser infundada mas olhe, tenho pensado sempre nisso várias vezes, deve ser do Natal, deve ser de Natal, pode ser do Natal. Mas eu tenho impressão quando tivermos aqui um debate sobre a definição das novas rotas, da oferta, dos tarifários, eu sou capaz de sentir, não sei é como digo. Olhe se for do Natal resta-nos lutar pela manutenção desta maioria, se não for do Natal, fica o Senhor Vereador mais descansado para mais anos de vida para que, a situação na Câmara, de facto, é uma situação mais confortável, isto é que o CDS e o PSD na Câmara defenderam melhor uma Carris pública do que aquilo que souberam fazer no Governo que, aliás, foi o contrário.

Senhores Vereadores. Sr. Vereador deixe-me avançar, vá...

O Sr. Vereador António Prôa: - É muito breve

O Sr. Presidente: - A não ser que seja já para antecipar o Natal.

O Sr. Vereador António Prôa: - Eu não resisto nem lhe quero frustrar as suas expectativas que seguramente criou, pelas repetidas provocações que fez durante a sua última intervenção, mas ser muito sucinto para dizer o seguinte.

Sr. Presidente, independentemente do figurino institucional, seguramente que nós não abdicaremos de tomar posição relativamente àquilo que é o interesse dos lisboetas e, neste particular, no que diz respeito à oferta de transportes públicos para os lisboetas, independentemente do modelo institucional. E, portanto, pode seguramente contar com a participação interessada e ativa do PSD, independentemente da concordância com o modelo institucional.

Obrigado.

O Sr. Presidente: - Srs. Vereadores, muito obrigado. Acho que tivemos um bom esclarecedor debate e ainda por cima feito num tom de otimismo que é muito importante para a governação da cidade.

E, Sr. Vereador, um sinal de esperança foi a votação da moção do PCP sobre o passe intermodal na última sessão pública de Câmara. Não sei se anotou bem os resultados da votação por contraste com votação semelhante anterior. Senhores Vereadores, vamos então votar é a Proposta 671/2016, o ponto 1 da nossa Ordem de Trabalhos. Quem vota contra? Quem se abstém? A proposta foi aprovada com os votos contra do PSD, do CDS, do PCP e o voto a favor dos restantes Vereadores.

Declaração de voto dos Vereador do CDS, dos vereadores do PSD, dos Vereadores do PCP.

O Sr. Presidente pôs à votação a Proposta 671/2016 a qual foi aprovada por maioria com 10 votos a favor (8PS, 2Ind.) e 6 votos contra (3PPD/PSD, 1CDS/PP e 2PCP)

Os Srs. Vereadores do PPD/PSD, do CDS/PP e do PCP apresentaram declaração de voto.