

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

----- **Mandato 2013-2017** -----

----- **SESSÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA NO DIA VINTE DE MAIO DE DOIS MIL E CATORZE.** -----

----- **ATA NÚMERO VINTE SEIS** -----

----- No dia vinte de maio de dois mil e catorze, pelas dezoito horas, em cumprimento da respetiva convocatória e ao abrigo do disposto nos artigos vigésimo oitavo e trigésimo do Anexo I da Lei número setenta e cinco de dois mil e treze, de doze de setembro, e nos artigos vigésimo quinto, trigésimo sétimo e trigésimo nono do seu Regimento, reuniu em Sessão Extraordinária na sua Sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, a Assembleia Municipal de Lisboa, para a realização da 1ª sessão do Debate Temático subordinado ao tema *“Os transportes em Lisboa – o que temos e o que queremos”*-----

----- Assinaram a “Lista de Presenças”, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Álvaro da Silva Amorim de Sousa Carneiro, Ana Isabel Drago Lobato, Ana Maria Gaspar Marques, Ana Maria Lopes Figueiredo Páscoa Baptista, Ana Sofia Soares Ribeiro de Oliveira Dias, André Moz Caldas, António Manuel de Freitas Arruda, António Modesto Fernandes Navarro, Augusto Miguel Gama Antunes Albuquerque, Belarmino Ferreira Fernandes da Silva, Carla Cristina Ferreira Madeira, Carlos José Pereira da Silva Santos, Cláudia Alexandra de Sousa e Catarino Madeira, Cristina Maria da Fonseca Santos Bacelar Bergonha, Daniel da Conceição Gonçalves da Silva, Fernando Manuel Moreno D’Eça Braamcamp, Fernando Manuel Pacheco Ribeiro Rosa, Floresbela Mendes Pinto, Hugo Alberto Cordeiro Lobo, Hugo Filipe Xambre Bento Pereira, Inês de Drummond Ludovice Mendes Gomes, João Luís Valente Pires, João Manuel Costa de Magalhães Pereira, Joaquim Maria Fernandes Marques, José Alberto Ferreira Franco, José António Cardoso Alves, José António Nunes do Deserto Videira, José Luís Sobreda Antunes, José Manuel Rodrigues Moreno, José Maximiano de Albuquerque Almeida Leitão, José Roque Alexandre, Mafalda Ascensão Cambeta, Manuel Malheiro Portugal de Nascimento Lage, Margarida Carmen Nazaré Martins, Margarida Maria de Moura A. da Silva de Almeida Saavedra, Maria da Graça Resende Pinto Ferreira, Maria Elisa Madureira Carvalho, Maria Helena do Rego da Costa Salema Roseta, Maria Irene dos Santos Lopes, Maria Simoneta Bianchi Aires de Carvalho Luz Afonso, Mariana Rodrigues Mortágua, Miguel Alexandre Cardoso Oliveira Teixeira, Miguel Farinha dos Santos da Silva Graça, Miguel Nuno Ferreira da Costa Santos, Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura, Patrocínia Conceição Alves Rodrigues Vale César, Pedro Filipe Mota Delgado Simões Alves, Pedro Miguel de Sousa Barrocas Martinho Cegonho, Ricardo Manuel Azevedo Saldanha, Rita Susana da Silva Guimarães Neves, Rodrigo Nuno Elias Gonçalves da Silva, Rosa Maria Carvalho da Silva, Rui Paulo da Silva Soeiro Figueiredo, Rute Sofia Florêncio Lima de Jesus, Sérgio Sousa Lopes Freire de Azevedo, Tiago Miguel de Albuquerque Nunes Teixeira, Victor Manuel Dias Pereira Gonçalves, Maria Cândida Rio de Freitas Cavaleiro Madeira, Maria Margarida Matos Mota, Margarida de Moraes, Lúcia Alexandra Pereira de Sousa Gomes, Isabel Cristina

Rua Pires, João Diogo Santos Moura, Nuno Ricardo Dinis de Abreu, António José Amaral Ferreira de Lemos, Rui Manuel Moreira Vidal Simões e Francisco Carlos Vasconcelos Maia.-----

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

----- André Nunes de Almeida Couto, Carlos de Alpoim Vieira Barbosa, Fábio Martins de Sousa, Luís Pedro Alves Caetano Newton Parreira, Maria Sofia Mourão de Carvalho Cordeiro, Ricardo Amaral Robles, Sandra da Graça Lourenço Paulo e Vasco André Lopes Alves Veiga Morgado.-----

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

----- Davide Amado (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Alcântara, pela Senhora Deputada Municipal Margarida de Morais;-----

----- Miguel Coelho (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria Maior, pelo Senhor Deputado Municipal Francisco Maia.-----

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

----- João Pinheiro (PS), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Margarida Mota;-----

----- Diogo Leão (PS), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Maria Cândida Cavaleiro Madeira;-----

----- Fernando Nunes da Silva (IND.), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Rui Manuel Moreira Vidal Simões;-----

----- José Manuel Marques Casimiro (BE), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Isabel Cristina Rua Pires;-----

----- Miguel Tiago Crispim Rosado (PCP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Nuno Ricardo Dinis de Abreu;-----

----- Deolinda Machado (PCP), por um dia, tendo sido substituída pela Deputada Municipal Lúcia Alexandra Pereira de Sousa Gomes;-----

----- Telmo Correia (CDS-PP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal José Ferreira de Lemos;-----

----- Maria Luísa Aldim (CDS-PP), pelo período compreendido entre dezanove e vinte e um de maio, tendo sido substituída pelo Deputado Municipal João Diogo Santos Moura;-----

----- A Câmara esteve representada pelo Senhor Vereador João Afonso e pela Senhora Vereadora Paula Marques.-----

----- Estiveram ainda presentes os Senhores Vereadores da oposição João Pedro Gonçalves Pereira e Carlos Artur Ferreira de Moura.-----

----- **ABERTURA DOS TRABALHOS** -----

----- **1ª SESSÃO** -----

----- **“Os transportes que temos e como funcionam”**-----

----- O Painel foi moderado pela Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa, Helena Roseta;-----

----- Participou do debate, na qualidade de orador convidado, o **Senhor Germano Martins**, Presidente do Conselho Executivo da AMTL – Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa; o **Senhor Vasco Colaço**, Presidente da DECO – Associação de Defesa do Consumidor; o **Senhor Sérgio Monte**, Presidente do SITRA – Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e membro do Secretariado Executivo da UGT; o **Senhor José Manuel Oliveira**, Coordenador da FECTRANS, Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações e membro da Comissão Executiva do Conselho Nacional da CGTP; e o **Senhor Carlos Carvalho**, Engenheiro, Especialista em Transportes e membro do Conselho Geral da EMEL.. -----

-----Foram nomeados para relatores da primeira sessão o Senhor Deputado Municipal José Leitão, do PS, e o Senhor Deputado Municipal Magalhães Pereira, do PSD. -----

----- **O Senhor Engenheiro Germano Martins** Presidente do Conselho Executivo da AMTL – Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, disse que não iria falar sobre o tema que mais preocupava a generalidade dos presentes. Iria fazer uma apresentação mais técnica, mas se, no final fosse pedida a sua opinião sobre o assunto, teria todo o gosto em dar. -----

----- Referiu que os primeiros três pontos eram indicadores do que se tinha em Portugal em matéria de rede de transportes e de serviços. Os últimos dois pontos referiam-se à opinião dos utilizadores do sistema. -----

----- Comunicou que Lisboa era servida por uma rede de metro que com quatro linhas, quarenta e três quilómetros e cinquenta e cinco estações, sendo a acessibilidade pedonal às estações do metro era a que mostrava ali, portanto a menos de quinze minutos havia mais de metade do território e mais de metade da população. Quinze minutos eram, de facto, um tempo consideráveis a pé, mas até dez minutos era razoável principalmente quando o terreno era plano, e a acessibilidade às estações de metro até dez minutos já tinha uma percentagem razoável. E as zonas centrais da cidade estavam muito bem servidas no que respeitava à acessibilidade ao metro. -----

----- Quanto à rede da CARRIS a mesma tinha oitocentos e cinquenta quilómetros, e servia toda a população de Lisboa, sendo que a população estava a menos de cinco metros de uma paragem da CARRIS. Eram oitenta e três carreiras e dois mil e setenta e sete paragens. Estava muito próxima dos cidadãos, sendo o número de circulações elevado, de segunda a sexta, e aos fins de semana é que era reduzido o que implicava algumas queixas por parte dos utilizadores. -----

----- Disse que o número de passageiros transportados pela CARRIS, em abril de dois mil e catorze, tinha subido 3,4%, comparado com o mesmo período do ano anterior. ---

----- No caso do Metropolitano, em dois mil e treze, face a dois mil e doze, tinha registado uma perda ao longo do ano, tendo atenuado no final do ano. E, no início de dois mil e catorze, ainda não se tinha revelado nenhuma inversão da tendência, e o mês de março tinha sido francamente melhor do que os meses anteriores, sendo que admitiam que houvesse uma recuperação ao longo do ano, pois havia uma clara tendência para estabilizar e recuperar, não só da CARRIS/Metro, como, também de outros operadores. -----

----- Salientou que todos tinham a noção do valor económico do aeroporto para a Cidade de Lisboa. O aeroporto, em dois mil e treze, tinha transportado dezasseis milhões de passageiros tendo sido um marco importante para a cidade. -----

----- A CARRIS e o Metro juntos transportavam dezanove vezes aquele valor, tendo aquela rede, exatamente por aquele motivo, uma importância enorme para a região. ----

----- Disse que no que respeitava aos títulos de transporte, o passe navegante, que era o passe próprio da CARRIS e o passe próprio do Metro, que permitia o acesso total nas duas redes.-----

----- No primeiro trimestre de dois mil e catorze, o volume de vendas dos passes navegante cresceu 4,1% face a igual período do ano dois mil e treze, ao que correspondia um valor de receita 6,9% acima da verificada no mesmo período de dois mil e treze. -----

----- No que respeitava a deslocações ocasionais, ou menos frequentes, efetuadas com o “zapping”, constatava-se uma acentuada subida de 7,5% no número total de viagens realizadas com aquele título de transporte ocasional face ao primeiro trimestre de dois mil e treze, acompanhada de uma subida das receitas correspondente de 6,1%. -----

----- As principais reclamações dos utentes eram; horários noturnos e fim de semana da Carris, falta de regularidade na Carris, regras de utilização do cartão Viva Viagens Zapping, pessoal de apoio nas estações e junto máquinas de vendas, linha Verde do Metro de Lisboa com 3 carruagens, funcionamento das escadas rolantes no Metro de Lisboa, passe próprio do Metro de Lisboa e as greves no Metro de Lisboa. -----

----- Referiu que tinham de ser criadas novas formas de articulação que, com a presença da Entidade Reguladora Nacional, Autoridades Metropolitanas e Câmara Municipais com os operadores de transportes, fossem criadas novas formas de articulação mais fluídas e eficazes, não sendo um processo fácil, seria até demorado iria depender do empenho de todos. -----

----- Tinham feito um estudo que estava em fase de conclusão, com o ISCTE, tendo os participantes caracterizado a CARRIS como uma rede confusa, lenta e com muita gente. No caso do Metro, referiram que era rápido, com muita gente e também, confuso. Concluíram que os utilizadores no geral, tinham uma imagem positiva dos transportes, sendo os aspetos mais críticos aqueles que estão relacionados com a frequência, o preço, e a articulação com os operadores e com as greves. -----

----- Num outro estudo qualitativo, também com o ISCTE, a CARRIS foi caracterizada como sendo complicada, atrasada, filas de trânsito. E o Metro com expressões, tais como: “sardinha em lata”.-----

----- Sublinhou que Lisboa era o centro da área metropolitana, e todas as redes dos concelhos vizinhos articulavam-se em relação a Lisboa, sendo uma articulação no geral positiva, verificando-se melhorias contínuas e que nos próximos meses poderiam, ainda, trazer melhorias mais significativas. -----

----- Para concluir, disse que o passe Navegante, era passe próprio da CARRIS e do Metro e era a base do sistema tarifário da região. E tudo o que fosse modelo de gestão a definir para a CARRIS e para o Metro teria de ter aquilo em conta. A CARRIS e o Metro serviam não apenas Lisboa, como, também, toda a região pois transportavam

passageiros que se deslocavam a Lisboa, por outras redes de transportes, mas que depois, dentro de Lisboa, utilizavam aquelas redes. Assim, a responsabilidade ia muito para além de Lisboa, e era preciso tê-lo em conta. -----

----- Estava a ser discutido aquele modelo tarifário para a região, em que tinham oito zonas, oito coroas, sete setores, e da base da pirâmide do sistema tarifário estava o passe Navegante, a CARRIS e o Metro. -----

----- **O Senhor Sérgio Monte** Presidente do SITRA – Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e membro do Secretariado Executivo da UGT, disse que eram conhecidas as políticas públicas de transportes promovidas pelo Governo do Estado, e pelos governos da autarquia, da Área Metropolitana e da Cidade de Lisboa. Era conhecido o designado PETI – Plano Estratégico de Transporte e Infraestruturas, e era conhecido o recente relatório do GTIEVA - Grupo de Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado. Mas, para analisar o subsector do Transporte Público, não era possível somente contextualizar a situação atual embora, ela estivesse a merecer a melhor atenção e resposta sindical, pelos ataques antissociais e antieconómicos que todos conhecem. O transporte público, como sabiam, era visto pelo Governo do Estado como mais uma “utility” a liberalizar e a privatizar, dando sequência a toda uma desregulação que desde a década de oitenta que a corrente neoliberal da Europa vinha a alimentar. -----

----- Com efeito, era preciso ter presente o que tinha acontecido ao transporte público em geral e o que tinha acontecido, em particular, na região de Lisboa e na cidade. -----

----- Sugeriu uma leve passagem pela história dos últimos trinta anos, em que a CARRIS chegou a transportar quinhentos e sete milhões de passageiros, em mil novecentos e oitenta e sete e, em dois mil e treze, só tinha transportado cento e setenta e quatro milhões. Que olhassem para as estatísticas de tráfego dos vários operadores e que relacionassem os resultados com que se tinham investido e verificariam um crescimento desmesuradamente induzido em deslocações automóvel e a quebra geral das deslocações em transporte público. Tudo, apesar dos operadores públicos e privados apresentarem queixas que não conseguiam controlar as contínuas quebras de receitas e, por conseguinte, de sustar os seus défices operacionais permanentemente negativos. -----

----- Estes resultados eram tão mais preocupantes, quanto sabido que as propostas que aquele PETI do Governo da Troika se resumiam às “privatizações” como se não bastasse já haver problemas graves para resolver. Todos sabiam que a solução não era aquela pois, já bastava verificar o que tinha acontecido na Inglaterra quando a Thatcher privatizou a ferrovia e as redes de autocarros, tendo resultado um agravamento do sector, ao ponto do sector ferroviário ter novamente voltado para o Estado e as redes de transporte público serem novamente reguladas. De facto, com a desregulação promovida desde aquela década, os países e particularmente as cidades, tiveram em conta as lições, entretanto, aprendidas, e não se deixaram embalar em aventuras com aquelas diretivas, fossem elas da Comissão, fossem elas duma qualquer Troika. -----

----- O mundo do sector do transporte público tinha evoluído, a Alemanha e a França eram uma referência nas apostas daquele sector e era curioso como é que tinham uma DB que tinha cerca de duzentos e cinquenta mil trabalhadores e um Orçamento anual acima dos trinta e sete mil milhões de euros, ou uma RATP com quarenta e cinco mil trabalhadores e um Orçamento anual acima dos quatro mil milhões de euros e representam para aqueles países um sector estratégico, e não colocavam como necessidade, ou prioridade, a “privatização”. Era curioso como aqueles dois países encontraram as ressalvas necessárias ao Regulamento 1370/2007 na figura jurídica de “operador interno” para, claramente, assegurar o sector público do Estado como um sector estratégico para a economia nacional e local.-----

----- Aliás, ao nível europeu, só se compreendia aquela situação porque havia vários entendimentos políticos, económicos e institucionais. Em relação aos institucionais, ambos os países, desde a década de sessenta, que organizaram sistematicamente o sector e trataram de reforçá-lo de forma associativa: no caso da Alemanha, a primeira associação foi a de Hamburgo, em mil novecentos e sessenta e cinco, entre operadores e que acabou por se tornar com a entrada da Câmara Municipal, como a primeira autoridade de transportes. Atualmente, havia uma associação chamada VDV com mais de trezentos operadores e cem autoridades distribuídas por todas as “cidades-estado” daquela República Federal. Em França, o STIF era a autoridade mais antiga, desde os anos sessenta, e geria uma região de cerca de doze milhões de pessoas e pertencia ao GART (Associação de Autoridades Responsáveis de Transporte), com cerca de trezentas autoridades, que representava as “commune”, as “Comunidades Urbanas” (Communauté Urbaine), as regiões e os “Département”. Ambos os países tinham institucionalizado as competências, funções e responsabilidades daquelas autoridades e os respetivos meios de financiamento ao investimento e à exploração e para estabelecer as regras de contratação de serviço público. Tornaram-se, por isso, os fortes agentes das políticas públicas da sustentabilidade das cidades, para além dos eventos que anualmente promoviam desde os fóruns, aos seminários, congressos e exposições, onde todos os atores interviam.-----

----- Do ponto de vista económico e de sustentabilidade, os alemães levavam vantagem porque nunca abandonaram as redes de elétricos naquelas cidades, eram mais de sessenta cidades e regiões com redes de ferrovia ligeira que tornaram possível aplicar políticas públicas de menor dependência do automóvel. Os franceses, só acordaram no forte investimento daquelas redes nos últimos vinte anos e agora já tinham mais de vinte cidades com redes de elétricos e promoviam anualmente encontros daquele sector público para dinamizar a economia nacional.-----

----- O sector do transporte público era visto assim, como uma alavanca para a industrialização dos respetivos países, uma vez que, todas as inovações tecnológicas, ao nível de material circulante, equipamentos e de infraestruturas, eram cruciais para os milhares de empresas que incorporaram o emprego qualificado.-----

----- Percebeu-se porque surgiu naquela diretiva a figura do “operador interno”.-----

----- Que fosse entendido porque é que ao nível político aquilo acontecia: era porque havia um forte entrosamento das políticas públicas de mobilidade com o

desenvolvimento sustentável e o que se verificava era que aqueles países e aquelas cidades levavam mais a sério aquelas estratégias pois compreendiam a competitividade e a produtividade dum sector que era crucial para as políticas públicas de menor dependência energética, de menor desperdício de tempos e de espaço com requalificação urbana, de aumento dos orçamentos com retorno social, uma vez que ao diminuir as externalidades negativas em cada cidade – poluição, acidentes, congestionamentos, doenças, etc., estavam a equilibrar Orçamentos nacionais, regionais e municipais. -----

----- Disse que, entretanto, o que é que se passa ao nosso nível doméstico, perguntou. O que se passou na AML, onde foram investidos cerca de setenta e cinco mil milhões de euros entre mil novecentos e oitenta e cinco e dois mil e cinco, perguntou. Qual era o retorno social, quais os benefícios, perguntou. Havia qualidade na infraestrutura de transportes, perguntou. E que qualidade era aquela, perguntou. Havia benefício social, perguntou por último. A resposta era simples: o modelo criado não foi de acordo com as necessidades, nem tão pouco com uma perspectiva ambiental e muito menos de sustentabilidade. Todos sabiam o que foi a política pública de ocupação e usos do solo urbano promovida pela liberalização ainda antes de *Abril de 74*, e o que foi a política pública das autarquias após aquela liberalização mas, que foi muito intensificada a partir dos anos oitenta. -----

----- Era curioso como é que o PROTAML só foi publicado em dois mil e três, e durante mais de vinte anos se andou a construir em “mancha de óleo”, toda uma AML, com a “cobertura legal” dos PDMs, em que, atualmente, as pessoas para se deslocarem nas distâncias casa-trabalho, levam em média uma hora em cada sentido, eram penalizadas em transbordo, portanto em tempo, e eram construídas tantas *Interfaces* que para terem alguma sustentabilidade se tornaram em centros comerciais e se abandonava o urbanismo comercial no centro das cidades, e ainda se gastava mais energia e se poluía mais. -----

----- Num recente estudo da UITP (União Internacional do Transporte Público) as diferenças dos custos do sistema de transportes para uma comunidade que vivesse numa cidade compacta e outra que vivesse numa cidade dispersa, variavam entre gastos de 5% do PIB e os 12% do PIB, ou seja, com tanta deseconomia gerada pelas áreas urbanas dispersas, compreendia-se ao ponto a que tínhamos chegado e os custos agravados que tínhamos no sistema de transportes. -----

----- Congestionamentos, acidentes, poluição, desperdício em energia e ambiente urbano e acima de tudo as implicações que isso trouxe para a qualidade de vida das pessoas (como o aumento de doenças de foro respiratório, cardíacas, oftalmológicas, surdez, etc.), das famílias (custos de transporte, das doenças, do tempo perdido, da energia gasta) e para a competitividade das empresas (custos de transporte, de energia, etc.). -----

----- Referiu que estávamos, sim, em condições de analisar as políticas públicas a propor pelos Governos das Autarquias ao Estado. De facto, o PETI era um pouco como a avestruz, não queria ver os problemas e apontava propostas insustentáveis pois, não resolviam nada. -----

----- Entendia que teríamos de avançar, urgentemente, com a Organização Institucional do Transporte Público Urbano, Portugal. Adiar aquela questão, era colaborar com a não solução. As autoridades tinham de ser alargadas a todo o país, a descentralização de competências e a desconcentração de serviços. No caso da AML, a autoridade estava instituída, as Autarquias e particularmente, Lisboa, tinha de assumir a sua Presidência do Conselho Geral. Colocando aquela questão na agenda local, rapidamente o parlamento tinha de reafirmar a LBTT, de dez de março, de mil novecentos e noventa, e regulamentá-la. -----

----- Os franceses, em dezembro de mil novecentos e noventa e dois, aprovaram a LOTI (Lei de Organização do Transporte Interior) e com ela, criaram os PDUs (Plano de Deslocação Urbana) e com ela, perspetivaram a economia das cidades com o reforço do transporte público. Praticavam a tarifa única, tinham um preço social de transporte e regulavam o financiamento do transporte público. -----

----- Em Portugal, ainda tínhamos que ultrapassar os cerca de três mil títulos de transporte, criar a integração e a operacionalização das redes de transporte público, através da integração e simplificação do sistema tarifário, até poderia haver em cada cidade e região, uma tarifa única e social de modo a transferir mais de 30% das pessoas para o automóvel, numa primeira fase e ter como objetivo até dois mil e vinte, cerca de 60% das deslocações a ser realizadas em transporte público. E que vissem o que aconteceu em Madrid, quando, em mil novecentos e oitenta e cinco, foi criada a CRTM e se inverteu a queda da procura, e em quinze anos cresceu para o dobro. Por outro lado, a questão do financiamento do transporte público seria menos grave quando há uma cidade a dar prioridade ao transporte público e a reforçar a sua oferta, a colaborar com programas de mobilidade sustentável, dando resposta ao Livro Branco e Livro Verde que a Comissão adotou. Mas, com franqueza, tinha sido aquela a prioridade das Autarquias e dos Governos do Estado, perguntou. -----

----- Sublinhou que tinha-se que programar aquele cenário já para Lisboa, havia que executar e saber executar. E o que é que a região e, particularmente, a cidade de Lisboa tinha a ganhar, perguntou. Ganhava muito. A começar por criar um sistema de transportes sustentável, a oferecer condições de vida mais dignas às pessoas e sustentabilidade às cidades e empresas, abandonando aquela ideia peregrina que só com a privatização é que se resolvia o problema, pois tratava-se de uma falácia e os técnicos das empresas podiam demonstrá-lo. Tal só era possível se fossem colocados como responsáveis daquelas empresas, técnicos e gestores competentes, ter opções de investimento público corretas, contrapondo ao que estava a ser sugerido pelo GTIEVA. Aquele grupo, num mês fez uma apresentação às cinco Comissões Coordenadoras de Desenvolvimento Regional, fechando-se num programa que não teve consulta pública e decidiu dar só setecentos e cinquenta e cinco milhões de euros para o transporte público, no período 2104-2020, dos quais cento e sessenta e seis milhões de euros eram para a Linha de Cascais, e dezasseis milhões de euros, para a estação da Reboleira do Metro de Lisboa e com os restantes quinhentos e setenta e três milhões de euros, para as redes de transporte público do país. Aquele era o plano do Governo para o horizonte dois mil e vinte. -----

----- Para avaliar aquela opção que chamou de ridícula e incongruente, com as recomendações da Comissão – Livros Branco e Verde - bastava recordar o que tinha sido uma política de transportes públicos para as cidades, em França, que no período 2009-2013, investiram cerca de cinco mil milhões de Euro em transporte público, e esperavam investir, ainda, mais dez mil milhões até 2020. Os americanos tinham um programa federal de 18,4 biliões de dólares para cem cidades americanas. Com um estudo feito Pela Associação Americana de Transportes Públicos, provou-se que por cada um bilião de investimento público em TP, eram criados trinta e seis mil postos de trabalho e a riqueza em PIB, aumentava 3,5 biliões de dólares a médio prazo. -----

----- O serviço público regulado e o setor dos transportes públicos coletivo tinham uma palavra séria a dizer naquela estratégia. E era naquele sentido que defendiam a municipalização daquele serviço público, bem como a estratégia para o transporte urbano, em Portugal, que servisse as economias da cidade e das regiões. -----

----- Sublinhou que, no caso de Lisboa, defendiam, claramente, não há privatização da CARRIS, do Metro, da Transtejo e, até, da CP Urbanos. -----

----- Para concluir, disse que não tinha feito uma intervenção no sentido apenas laboral do termo, os trabalhadores daquelas empresas tinham muito a dizer, infelizmente, porque eram contribuintes líquidos para a crise, tendo reduções salariais significativas, com regressão de quase dez anos, mas tentou, antes, abordar aquele assunto na perspetiva do utente, porque aquelas empresas estavam nos seus limites operacionais e havia reduções de ofertas, haviam carreiras que não se faziam, a regularidade deixou de existir e, por conseguinte, tinham de pensar tudo novamente, e não era a privatização o apanágio para tudo. -----

----- **O Senhor José Manuel Oliveira**, Coordenador da FECTRANS, Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações e membro da Comissão Executiva do Conselho Nacional da CGTP, disse que, correspondendo ao convite formulado, queria transmitir a visão sindical da estrutura sectorial da CGTP-IN, assente nos seguintes tópicos: o transporte na cidade de Lisboa inserido na área metropolitana; o direito à mobilidade como garante do acesso a outros direitos; a componente pública e social do transporte na cidade e na área metropolitana; os trabalhadores como o garante de um serviço de qualidade, fiável e seguro. -----

----- Referiu que falar dos transportes em Lisboa, não podia ser feito numa lógica de isolamento, relativamente à área metropolitana em que a cidade se inseria. -----

----- A política de transporte na cidade e o papel das empresas que integravam aquele serviço tinha que ser inserido num sistema que assegurasse os movimentos pendulares de pessoas com destino e saída da cidade, que se assistia diariamente. -----

----- Consideravam que faltava um Plano de Transportes, que desse resposta às reais necessidades de mobilidade de pessoas e que tivesse em conta a articulação dos diversos modos de transporte, que deviam de agir de forma complementar, numa lógica de sistema que incentivasse a utilização do transporte público em detrimento do transporte individual que sobrecarregava a cidade. -----

----- Consideravam que estava a ser seguido um caminho diferente, em que cada operador funcionava por si, com ofertas desadequadas às necessidades das pessoas

que originavam o aumento da demora dos tempos de percurso, com redução de serviços e carreiras, com aumentos significativos de preços para os utentes e redução da utilização do passe social intermodal, com falta de investimentos, que fazia com que alguns dos modos de transportes, como era o caso do sector ferroviário na Linha de Cascais, estivessem à beira do colapso.-----

----- O resultado era a perda substancial de milhões de passageiros em todo o sistema que, só na cidade de Lisboa, teve na Carris uma perda de 26% em cinco anos e no Metropolitano 16% em quatro anos, sendo aquela situação mais acentuada, de dois mil e onze para dois mil e doze, em que, por exemplo, a Carris teve uma perda de 34% de passageiros. -----

----- Era claro que uma parte da perda daqueles passageiros se devia à situação de desemprego em resultado das brutais políticas de austeridade que estavam a fazer o país recuar dezenas de anos, mas havia, de facto, uma redução de utentes dos transportes públicos, enquanto continuam a circular milhares de automóveis, que, com uma adequada política de mobilidade poderiam ser substituídos por transporte público. -----

----- Consideravam que tínhamos de ter uma visão global da região e definir que tipo de transporte que se pretendia, que preços se deveriam praticar e qual a oferta que devia estar disponível, que investimentos teriam de ser feitos para aumentar a utilização do transporte público. -----

----- O acesso a determinados direitos só era efectivo se tivermos condições de a eles chegar, pelo que o direito ao transporte público era um garante de acesso aos mesmos e, por isso, não podia ser entendido como uma mercadoria, mas como um direito social essencial, que devia estar acessível a todos. -----

----- E para estar acessível a todos era necessário que não houvesse exclusões em função do preço, de uma oferta desadequada ou da falta de qualidade e segurança. -----

----- O transporte público proporcionava benefícios sociais à sociedade. Aquilo que o Estado colocava nas empresas públicas para incentivar a utilização do transporte público, não era custo mas sim um investimento que retornaria para a economia das mais variadas formas. -----

----- Cada euro pago pelo Estado para assegurar o transporte público, retornava na forma de redução dos custos energéticos, nomeadamente combustíveis fósseis, na forma de menos custos em infraestruturas, assim como na redução muitas horas de trabalho perdidas em intermináveis filas de automóveis. -----

----- Com um investimento no transporte público, ganhava o País, ganhavam as empresas e os cidadãos. -----

----- Aquele debate aparecia numa altura, e talvez por causa disso, em que estava na ordem do dia, a decisão da eventual privatização do que restava das empresas de transportes. -----

----- Tal como dizia o atual Secretário do Estado, era uma opção ideológica porque se assim não fosse, a discussão teria por base a análise dos benefícios e vantagens de um transporte público ser assegurado por empresas públicas, porque assim o Estado detinha meios e mecanismos para decidir, em função dos planos de desenvolvimento

nacional e regional, qual a política de transporte e de mobilidade que mais se adequa, sem estar refém dos interesses privados, assentes na necessidade de gerarem lucro e que foram motivo da enorme chantagem sobre os utentes, em torno do passe social, como recentemente aconteceu, em Portugal. -----

----- Disse que uma discussão séria sobre a atual situação nas empresas de transportes, demonstraria que o problema daquelas se devia às opções políticas tomadas e que colocaram nelas a responsabilidade de pagarem as infraestruturas e financiarem o transporte a preços sociais, que eram competências e obrigações dos governos. -----

----- Foi em virtude daquilo que cresceram as dívidas da Carris, do Metro, da CP, da REFER e de todas as outras, que depois serviram de argumento para justificar o brutal aumento do preço dos títulos de transporte, do corte dos salários e o corte das pensões e complementos de reforma. -----

----- Eram aquelas opções associadas a um conjunto de decisões de gestão danosa, tal como as já célebres operações “*swaps*”, que eram a causa de que os custos financeiros crescessem cada vez mais, independentemente dos resultados operacionais.-----

----- Um breve exemplo da dimensão daquele crime contra o erário público. O primeiro valor divulgado dos custos destas operações no Metropolitano, daria para que os utentes viajassem, a custo zero, durante dezasseis anos. -----

----- O problema das empresas públicas, não decorria do facto de serem públicas, mas do facto de assentarem a sua gestão numa lógica de empresa privada, em que o serviço público foi desvalorizado.-----

----- No atual momento, o argumento ideológico de alguns era que, as empresas privadas pudessem prestar o mesmo serviço social, por menos custos. -----

----- Avançou com exemplos das empresas privadas que circundavam Lisboa: FERTAGUS que praticava preços que chegavam a ser mais caros em 77,6% no preço dos bilhetes simples, e 133% nos passes, relativamente aos praticados pela empresa pública num percurso similar. Apesar disso, consultando os Relatórios e Contas demonstrou-se que sem subsídios à exploração é uma empresa deficitária. 2009 – 4,8 milhões de lucros depois de receber 8 milhões do Estado. 2010 – 4 milhões de lucros depois de receber 7 milhões do Estado. Os anos de dois mil e onze e dois mil e doze, sem subsídios do Estado, tiveram resultados negativos. O TST, em dois mil e dez, três milhões de subsídios à exploração e um lucro de 1 milhão. Em dois mil e onze, 2,8 milhões de subsídios e um prejuízo de 2,9 milhões e, em dois mil e doze, 2,6 milhões de subsídios, para um lucro de trezentos e trinta e quatro mil euros.-----

----- A opção pela gestão privada das empresas de transportes é apenas uma opção política que visa a transferência de dinheiro do erário público, para as empresas privadas, sem que isso se refletisse em menos custos para o País e para os Portugueses e a um aumento na qualidade no transporte. -----

----- Assegurou que os portugueses tinham o direito a um serviço público de transportes de qualidade, fiável e seguro, assente em fortes empresas públicas, que só podia ser assegurado por trabalhadores motivados e empenhados na sua defesa.-----

----- No quadro de desinvestimento a que se assistia, era a competência e capacidade profissional dos trabalhadores das empresas públicas, que assegurava os padrões de qualidade e segurança necessários.-----

----- Não eram os trabalhadores que eram responsáveis pelas opções políticas, ou responsáveis pelas operações “*swaps*”, mas eram os trabalhadores e suas organizações que, sistematicamente, alertavam para os problemas e para as soluções que se impunham.-----

----- Mas quando havia um acidente ou incidente, eram os trabalhadores os primeiros a serem acusados, muitas vezes com o estafado argumento do erro humano, sem se procurarem as causas que estavam a montante.-----

----- Mas apesar daquele empenho, tiveram como contrapartida uma brutal desvalorização salarial e uma brutal redução de postos de trabalho. Na Carris e Metro a redução dos custos de pessoal entre dois mil e treze, atingiu 42% e 16% respetivamente.-----

----- Não havia serviço público de qualidade, seguro e fiável sem trabalhadores e, na defesa dos interesses dos utentes e do país, era preciso repor os salários e dos direitos livremente negociados, na base do direito constitucional à contratação coletiva e repor a normalidade das relações de trabalho naquelas empresas.-----

----- **O Senhor Engenheiro Vasco Colaco**, Presidente da DECO – Associação de Defesa do Consumidor, começou por pedir desculpa pelo seu atraso, e agradeceu à Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa, Arquitecta Helena Roseta, o convite que endereçou à DECO para participar naquela iniciativa, e dar os parabéns à Assembleia Municipal pela realização daquele tipo de debates e contactos com os cidadãos, porque aquela era, também, uma forma muito importante de promover a participação cidadã no governo da cidade.-----

----- Disse que analisando a variação de alguns indicadores de desempenho relativos aos últimos anos, dos dois principais operadores de transportes de Lisboa: a Carris e Metropolitano, as empresas de transporte da cidade de Lisboa perderam mais de sessenta milhões de passageiros, reduziram a sua oferta entre 15 e 20%, e aumentaram a receita média por passageiro entre 30% a 40%.-----

----- Realçou o facto que o ajuste tarifário foi feito de forma injusta, penalizando os grupos sociais que precisam mais de transporte público designadamente os jovens, os estudantes e os reformados, uma vez que foram reduzidos de 50% para 25% os descontos dos passes associados àqueles segmentos.-----

----- Aqueles eram números que falavam por si e que traduziam de forma crua os transportes urbanos que existiam em Lisboa ou seja: um sistema de transportes onde empresas transportavam cada vez menos passageiros, ofereciam cada vez menos serviços e cobravam cada vez mais pelos seus títulos de transporte.-----

----- Mas aquele era, também, o resultado do paradigma imposto às empresas de transportes do Sector Empresarial do Estado nos últimos três anos ou seja: assegurar que as receitas dos títulos de transporte cobrissem na totalidade os custos operacionais.-----

----- Ora aquele era um paradigma que podia fazer sentido para cumprir as metas do memorando de entendimento com da Troika mas não fazia qualquer sentido do ponto de vista da sustentabilidade de uma cidade.-----

----- Referiu que a mobilidade era um direito fundamental das pessoas tão importante como a educação ou a saúde, e que o Serviço de Transporte Público de Transporte era um Serviço de Interesse Económico Geral ao qual estavam associados princípios orientadores inerentes, designadamente a acessibilidade (territorial e tarifária) a continuidade, a qualidade e a proteção e segurança dos utentes. -----

----- O modelo de financiamento que estava a ser aplicado em Lisboa punha em causa alguns daqueles princípios e com maior gravidade o princípio da acessibilidade na medida em que, objetivamente, afastou os cidadãos do serviço de transporte público. -

----- Sendo certo que só podia existir um bom serviço de transportes públicos se tivéssemos empresas com contas equilibradas, designadamente com receitas que cobrissem os custos operacionais. -----

----- Sublinhou que a DECO considerava que a sustentabilidade económica do sistema não podia passar pelo aumento das tarifas dos títulos de transporte que teria como consequência afastar ainda mais as pessoas do transporte público o que era socialmente inaceitável. -----

----- A taxa de cobertura das receitas das tarifas em relação aos custos operacionais já estava acima daquilo que era aceitável. Aquele valor era muito superior à taxa de cobertura que ocorria noutros países europeus mais ricos que o nosso como eram o caso da França, ou da Alemanha, onde a taxa de cobertura não ultrapassava os 50%.---

----- Existiam formas alternativas ou complementares de financiar o sistema de transportes públicos. Era preciso rever o modelo de financiamento do setor o que passava por duas fases: a primeira fase referia-se à necessidade de definir o que era o serviço público e quanto custava. O mecanismo previsto decorria da aplicação do Regulamento Europeu CE 1370 /2007 que obrigava a que a atribuição de concessões de transporte público fosse precedida da Contratualização do Serviço Público. -----

----- Exigiram que a entidade concedente das licenças de transporte público e dos contratos de serviço público garantisse a satisfação dos princípios da transparência, concorrência equitativa e da proporcionalidade. -----

----- Por outro lado, consideravam ser muito importante a participação das associações representativas dos consumidores nos órgãos consultivos das entidades que seriam responsáveis pela regulação e fiscalização dos contratos de serviço público. -----

----- A segunda fase passava pelo estabelecimento do modo como eram obtidas as verbas para se pagar o serviço público de transporte. Consideravam que aquele serviço devia ser pago através de indemnizações compensatórias e não pela receita dos títulos de transporte. Á semelhança do que acontecia noutros países, aquelas verbas deveriam maioritariamente vir de um fundo de transportes que teria como principais fontes de financiamento: por um lado, o setor imobiliário através de Receitas do IMI e que era justificado pela valorização dos imóveis; por outro lado receitas provenientes daqueles que eram os beneficiários indiretos da existência de um bom serviço de transporte público: aqueles beneficiários eram maioritariamente os

automobilistas e nesse sentido deveriam ser cativadas verbas resultantes do estacionamento, das portagens ou mesmo do ISP imposto sobre produtos petrolíferos.

----- O que se pretendia era que o Serviço Público de Transporte, fosse financiado pelas externalidades positivas que eram geradas pelo transporte público, ou dito de outra forma, que os benefícios resultantes do transporte público fossem investidos no próprio transporte público. -----

----- Vivia-se um tempo em que as dificuldades económicas e sociais obrigavam a mudar hábitos comportamentais. Na área da mobilidade estas alterações têm sido particularmente evidentes. -----

----- Assim, deveria ser aproveitado aquele período, para consolidar as mudanças comportamentais ao nível da mobilidade e criar um sistema de transportes para Lisboa mais próximo daquilo que todos desejavam, ou seja, um sistema mais justo do ponto de vista tarifário, que promovesse a inclusão social, que constituísse um fator de sustentabilidade da cidade, e que existisse essencialmente para servir as populações. ---

----- **O Senhor Engenheiro Carlos Carvalho**, Especialista em Transportes e membro do Conselho Geral da EMEL, disse que agradecia o convite para participar naquele debate, num período marcado por uma total infernização da vida dos portugueses, através da sua exploração e empobrecimento, atingindo já os valores humanos fundamentais e com o aumento galopante da dívida, que não parava de crescer, bem como os juros. -----

----- Disse, na ótica dos utentes, que aqueles que viviam e trabalhavam em Lisboa se tinham visto confrontados com novas políticas de transportes, nomeadamente a redução de serviços e carreiras, com grande impacto na Carris e na CP. Referiu que a oferta da CP não tinha sido, até àquele momento, invocada. Sublinhou que o papel dos Caminhos-de-ferro, na Área Metropolitana de Lisboa, e em Lisboa, era muito importante e determinante. Realçou que as reduções sistemáticas de carreiras, de horários, de comboios, de términos e de início das carreiras, de supressões constantes aos fins de semana eram a prática corrente da política de transportes, em todos os modos de transportes da Cidade. -----

----- Focou também a alteração dos próprios serviços. Mencionou a rede sete, da Carris, cheia de supressões, cortes e alterações, situações que conduziam, na maior parte dos casos, a uma figura inacreditável, designadamente, a figura do transbordo. Afirmou que o transbordo era a peça fundamental dentro da Carris, o que, na sua opinião e considerando o número, crescente, de pessoas com mobilidade reduzida, era extremamente negativo. -----

----- Mencionou outra questão, nomeadamente, as limitações cada vez mais impostas ao passe social e intermodal, um passe que considerou a figura chave associada ao transporte. Revelou que muita gente não gostava daquele passe, por acreditarem que o passe social intermodal condicionava o preço de tudo. Afirmou que aquele passe era o título de transporte mais adaptado à mobilidade. Lamentou que, naquele momento, o direito ao transporte se resumisse ao trajeto trabalho-casa, casa-trabalho e, acrescentou que o direito à mobilidade seria colocado em cheque se continuassem a pensar daquela maneira. -----

----- Referiu também o aumento brutal dos preços dos títulos de transportes. Assinalou que se tinham registado aumentos brutais. Focou, também, a degradação da acessibilidade e explicou que quando o direito à mobilidade era invocado que se deveria ter em conta uma outra componente igualmente importante, designadamente a acessibilidade, a acessibilidade aos transportes, a acessibilidade dentro dos transportes e a acessibilidade nos terminais. Frisou a ausência de preocupação em trono daquele assunto. -----

----- Alertou para uma outra questão que passava despercebida à maior parte das pessoas, nomeadamente as cadências, os aumentos de tempo entre um serviço e o serviço seguinte. Acentuou que, embora a implementação daquelas medidas afetasse a cadeia de transportes, existia muita gente, que não aqueles que procuravam o transporte, a lucrar com aquela situação. -----

----- Apontou uma nova invenção, a redução das velocidades. Explicou que enquanto técnico, na área metropolitana, sempre pensara que o importante era aumentar as velocidades, evoluir, modernizar. Lamentou que o importante naquele momento fosse a redução dos custos. -----

----- Resumiu que eram aqueles os pontos que tinha selecionado, que eram aqueles os pontos que, na sua opinião, mais afetavam os utentes naquela altura. Salientou que quando falavam em transportes, falavam de pessoas e não, apenas, de custos. Lembrou que o objetivo era o transporte e que não era isso que se verificava na maioria das empresas de transporte naquele momento. Assinalou que na maioria das empresas o transporte era uma coisa acessória e que o real objetivo era o custo. -----

----- Deu como exemplo algumas empresas, nomeadamente a Carris que tinha, em dois mil e oito, transportado duzentos e trinta e quatro milhões de passageiros e que tinha, desde aquela data e até dois mil e treze, perdido, de forma crescente, imensos passageiros. Acrescentou que tinha perdido, em cinco anos, sessenta milhões de passageiros, vinte e seis por cento de passageiros, dos quais, sublinhou, trinta e quatro milhões se tinham perdido só na altura em que se tinham verificado os aumentos. Registou que se tinha, naquele período, aumentado a receita mas que se tinha diminuído o número de passageiros. Questionou se a missão estaria a ser cumprida. ----

----- Seguidamente falou do Metropolitano. Disse que em dois mil e oito tinham tido cento e setenta e oito milhões de passageiros, que tinham diminuído em dois mil e nove, subido ligeiramente em dois mil e dez e que tinha vindo a descer desde então. Registou que tinham perdido, em quatro anos, vinte e nove milhões. -----

----- Focou também outros modos de transporte que ainda não tinham sido mencionados naquele debate, nomeadamente a Transtejo e a Soflusa. Assinalou que tinham perdido, em dois mil e oito, vinte e oito vírgula quatro milhões e vinte e quatro vírgula um milhões em dois mil e doze, quatro vírgula três milhões perdidos em quatro anos. Registou que a CP tinham em dois mil e oito noventa e três vírgula cinco milhões e setenta e quatro vírgula dois milhões em dois mil e doze, tendo perdido dezanove milhões em quatro anos. -----

----- Registou que a soma daquelas quatro empresas, entre dois mil e oito e dois mil e doze, dava cento e dois milhões de perda. -----

----- Concluiu, na ótica de Técnico dos Transportes, que aqueles eram números esmagadores colocando em cheque o direito à mobilidade. -----

----- Relativamente às empresas destacou dois aspetos, nomeadamente os trabalhadores e as condições em que a empresa operava. Disse que quer um quer outro contribuía, ou não, para uma questão das empresas de transportes denominada segurança da circulação. Disse que a segurança da circulação se media, não como um valor absoluto mas, em termos de risco. Explicou que quando se alterava, quando se criavam coisas novas se tinha de analisar o risco. Realçou que quando se atacavam os trabalhadores, cortando salários e quando se atacavam os direitos essenciais da contratação coletiva, se estava a afetar os trabalhadores do ponto de vista psicológico. Considerou que aquela era uma questão inadmissível numa empresa de transportes, uma vez que, no seu ponto de vista, a segurança era a questão chave, a mais importante, a par dos horários e dos preços. -----

-----Destacou que também nas empresas se colocava aquela questão. Explicou que quando se reduzia as verbas para manutenção, na infraestrutura, no material circulante, nas frotas, quando se reduziam os investimentos correntes, quando se atrasavam operações de manutenção quando se trabalhava para a redução dos custos daquelas vertentes se estava a correr riscos. -----

----- Acentuou que aquele era um caminho que não era aconselhável e que não deveria de ser seguido tendo em conta a imprevisibilidade dos desenvolvimentos. -----

----- Acrescentou que todos, quer utentes quer trabalhadores das empresas, deveriam de lutar para uma inversão total daquele caminho, porque aquele problema não se iria resolver sem uma inversão total. Relevou que só com uma aposta no sistema de transportes se resolveria aquele problema, sendo que a Autoridade Metropolitana de Transportes, tinha, naquele ponto, um papel determinante, e que não se poderia sujeitar ao papel de executora da vontade do Governo. -----

----- Evidenciou que a Autoridade Metropolitana de Transportes tinha de intervir no planeamento de modo a assegurar o direito à mobilidade e que para isso era necessário inverter, por completo, aquela medida. -----

----- A **Senhora Presidente** informou que tinham treze oradores inscritos e que a ordem das intervenções iria ser a mesma da inscrição. -----

-----INTERVENÇÃO DO PÚBLICO-----

----- **O Senhor Paulo Silva Pereira Alves**, trabalhador da empresa Metropolitano de Lisboa, introduziu que contava com uma rede composta por quatro linhas autónomas, cinquenta e cinco estações e quarenta e três quilómetros de rede, pelo qual transportavam mais de quarenta e três milhões de utentes ao ano, num serviço público e social de grande qualidade, prestado com segurança e conforto, assegurado por pouco mais de mil e quatrocentos profissionais altamente especializados e dedicados à causa pública e à empresa. -----

----- Disse que, enquanto operador de transporte, tinha crescido com a Cidade e que podia chegar, e bem, a Concelhos limites como a Amadora, Odivelas e Loures garantindo que muitos milhares de veículos particulares não chegavam a entrar e a percorrer as artérias de Lisboa, contribuindo para a redução dos efeitos de dióxido de

carbono, para a diminuição de ruído e para um menor desgaste da via pública deixando-a mais disponível para o peão. -----

----- Afirmou que aquele operador estruturante para a Área Metropolitana de Lisboa era determinante para a mobilidade das suas populações e, em particular, para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos de Lisboa.-----

----- Salientou que aquele modo de transporte, em ferrovia urbana, continha pesados encargos financeiros oriundos dos investimentos feitos na rede e material circulante, aos quais se somavam os consumos de energia e encargos referentes à remuneração dos seus profissionais e à manutenção da sua infraestruturas, superestrutura e material circulante. -----

----- Salvaguardou que, no entanto, não podiam olhar para aqueles custos de forma simples, estabelecendo a comparação direta entre a receita resultante do seu tarifário. Recordou que, entre outros, a rapidez com que transportavam os utentes; a quantidade de passageiros transportados por quilómetro; a segurança e o profissionalismo com que o faziam; a poluição que evitavam, contribuindo decisivamente para o compromisso das imposições de redução de emissão de CO₂; o desenvolvimento urbanístico que proporcionavam e, sobretudo, o contributo determinante para a economia e funcionamento do Concelho de Lisboa, eram todas vantagens que não se estavam, erradamente, contabilizadas nos ganhos da operação do Metropolitano de Lisboa.-----

----- Explicou que, embora estivesse prevista uma abordagem mais profunda àquele tema, o do financiamento do serviço, numa outra sessão, que não poderia falar do Metropolitano de Lisboa sem referir aquele aspeto determinante. -----

----- Especificou que no caso do Metro, e procurando centrá-lo no tema em debate, poderiam afirmar que aquele operador tinha, naquela altura, por determinação do Governo, uma menor oferta, intervalos mais longos entre comboios, menor velocidade de operação, menor fiabilidade de circulação, menor apoio ao cliente nas estações e que, contraditoriamente, também tinham preços mais altos, frutos de uma política tarifária desajustada das necessidades reais dos utentes.-----

----- Apontou como consequência daquela política, que não tinha sido capaz de responder à recessão económica e ao aumento do desemprego, o Metro que tinha, em dois mil e dez, cento e oitenta e dois milhões de passageiros por ano, tinha perdido, em pouco mais de três anos, mais de quarenta milhões de utilizadores.-----

----- Acentuou que importava desenvolver políticas que incentivassem a utilização do Metropolitano, políticas que passassem pela simplificação de tarifários, uma maior intermobilidade entre operadores, salvaguardando a manutenção de títulos próprios e exclusivos de cada empresa. -----

----- Referiu que falar do Metro pretendido era também falar que pretendiam um meio de transporte rápido e fiável que servisse os interesses de Lisboa. Disse que pretendiam um Metro que envolvesse os trabalhadores e as suas organizações, no planeamento e concretização naqueles serviços especiais em prole da Cidade e que, ao contrário daquilo que se tinha verificado até àquela altura, com a aquela Administração e com aquele Governo, não fossem ignorados, ou apontados como

desculpa, servindo de justificação à incapacidade de diálogo, planeamento das operações especiais de garantia das condições de segurança. -----

----- Declarou que pretendiam uma empresa estável, que se mantivesse no domínio público, como o único garante da qualidade e segurança do seu serviço, salvaguardada por uma gestão moderna, transparente e tecnicamente competente, com profissionais especializados e empenhados.-----

----- **A Senhora Cecília Simões Sales** disse que se encontrava naquela sala em nome das Comissões de Utentes dos Transportes da Cidade de Lisboa. Começou por saudar aquele debate, salientando que a Câmara se encontrava, naquele momento, a negociar com o Governo a gestão da Carris e do Metro. Desejou que aquelas negociações não se transformassem em mais uma oportunidade de negócio com prejuízo para os trabalhadores daquelas empresas e para os utentes da Cidade de Lisboa.-----

----- Partilhou a opinião dos utentes relativamente à mobilidade e acessibilidade da Cidade. -----

----- Introduziu que a questão da oferta de transportes da cidade de Lisboa não se colocava apenas naquela altura. Disse que aquela questão era uma questão que tinha despoletado na altura em que se tinha dado a reestruturação da chamada rede sete, oito anos antes, que tinha condenado ao desaparecimento uma parte significativa da rede de autocarros da Carris, tinha amputado uma série de percursos de outras carreiras e tinha diminuído frequências em várias outras. -----

----- Mencionou que aquela estratégia, que tinha sido apontada como uma renovação, tinha apenas diminuído a oferta do serviço público de transporte, tendo agravado, definitivamente, nas fases posteriores, sempre com o pretexto de otimizar a oferta à procura ou à evolução da rede do Metropolitano.-----

----- Expôs que, na opinião dos utentes, as razões apresentadas eram, falsas, primeiro, pela mais que comprovada indução da procura pela oferta que estava ligada ao transporte público, motivada pelo aumento da fiabilidade e mobilidade, e segundo pela diferenciação de cobertura e público, entre os dois modos de transporte. Acrescentou que o Metropolitano ao invés de ter aumentado a sua capacidade de resposta ao acréscimo de passageiros tinha reduzido composições circulantes, número de carruagens em determinadas linhas e dias e até mesmo a velocidade da operação. ---

----- Evidenciou que as situações mais graves e profundamente lesivas dos interesses dos utentes eram claramente agravadas pelos aumentos dramáticos da bilhética, a denúncia de alguns prestadores de serviços privados do sistema de passes sociais, aprofundando o caos que era a multimodalidade na área da Grande Lisboa. -----

----- Focou que a impossibilidade de se circular a partir de determinadas horas, aos fins-de-semana e feriados se tinha tornado numa realidade sentida na pele por milhares de utentes e disse que a ânsia de tornar aquelas empresas lucrativas e apetitosas para a entrega ao setor privado, deixando os escolhos do endividamento para a esfera pública, se tinham tornado por demais evidentes. -----

----- Mencionou a nova terminologia adotada pelas administrações substituindo a palavra utente, que usava um serviço, pela palavra cliente, que adquiria às suas expensas um serviço que lhe era estranho.-----

----- Comunicou que do ponto de vista dos utentes, a passagem para a esfera do Município da gestão daquelas empresas públicas era um paliativo que não resolvia os problemas essenciais; uma concessão de gestão das empresas ao Município seria, por um prazo finito e questionou o que se iria passar depois, se a porta iria ficar aberta para os privados; se o Município iria ser utilizado como cobaia a fim de se mesurar eventuais perdas e, tendo o Município demonstrado interesse na plena propriedade, que tipo de gestão iriam fazer; concessionando a privados, quais seriam as perdas para os utentes da referida privatização e, continuou a questionar, se iriam presenciar o desaparecimento de linhas menos lucrativas, ou indemnizações compensatórias leoninas como se tinha verificado em outros operadores. -----

----- Declarou que, no entendimento das comissões de utentes, nenhum dos caminhos apontados garantia a defesa dos interesses dos utentes e o seu direito à mobilidade. Lembrou que, no entanto, qualquer discussão, conversação ou solução teria de ter os utentes como parte e não em atos praticados em gabinetes e nas costas dos referidos utentes. -----

----- **A Senhora Deputada Municipal Margarida Saavedra (PSD)** começou por louvar aquela iniciativa da Assembleia Municipal de Lisboa e chamou à atenção que após a experiência do primeiro debate, subordinado ao tema da Colina de Santana, a fasquia se encontrava muito mais elevada e revelou-se satisfeita pois na sequência do referido debate, das intervenções de todos os lisboetas que se tinham disposto a colaborar e ao empenho de todos os que daquela Assembleia faziam parte, a Câmara tinha assumido o compromisso de criar um Plano de Ação Territorial para a Colina de Santana alterando uma situação, por muitos, considerada irreversível. Partilhou que aguardavam, com elevada expectativa, o desenrolar daquele debate e as suas conclusões sobre um tema tão importante para a Cidade, para os lisboetas e para a sua qualidade de vida. -----

----- Salientou que não era por acaso que, enquanto se encontravam naquela sala a debater o tema dos transportes, a Autarquia se encontrava e negociações com o Governo aferindo a possibilidade de ficar com a concessão do Metro e da Carris. Sublinhou que aquela negociação poderia mudar radicalmente o paradigma dos transportes públicos na Cidade. Acentuou que para além de alterar o paradigma, aquela negociação do Governo poderia alterar significativamente a relação dos lisboetas com a Autarquia e, explicou o porquê. Disse que até àquele momento ainda não tinha sido possível perceber quais eram os custos reais daquela operação para os cofres da Autarquia e, conseqüentemente, para os bolsos dos lisboetas. -----

----- Lembrou que o Senhor Presidente da Câmara tinha afirmado naquela Assembleia e na imprensa em geral que, sendo aprovada a concessão do Metro e da Carris, o equilíbrio financeiro do Município não ficaria comprometido. Reconheceu, pelas declarações do Senhor Presidente, a existência de um risco elevado em ficar com a gestão daquelas empresas. -----

----- Acentuou que, no entanto, não tinham lido nem ouvido o Senhor Presidente garantir que não iria aumentar os impostos dos lisboetas de forma a assegurar o,

desejado, equilíbrio financeiro ou, que não iria aumentar os impostos para minimizar o elevado risco.-----

----- Disse que, no seu entender, sem aqueles dados aquele debate seria prejudicado. Deixou uma pergunta para aquele debate e para os debates subsequentes. Questionou se o Senhor Presidente da Câmara poderia garantir que os impostos dos lisboetas não iriam ser aumentados; se poderia garantir que os lisboetas não iriam ser chamados a pagar aquela operação de elevadíssimos riscos.-----

----- **A Senhora Presidente** informou que o Senhor Presidente não se encontrava presente naquela sessão e que por isso aquela questão iria transitar para a última sessão daquele debate, altura em que, lembrou, estava prevista uma intervenção do Senhor Presidente. -----

----- **O Senhor Dr. Rodolfo Knapic** começou por dizer que iria dividir o seu discurso em três pontos. -----

----- Disse que tinha nascido, crescido e que vivia e residia no bairro de S. Mamede onde já tinha sido eleito duas vezes; que era dirigente sindical, de um sindicato independente e, num à parte, lamentou nunca ter visto um sindicato ser convidado para fazer parte da mesa, e que era Técnico Superior no Metropolitano de Lisboa, que estava no metro há vinte e três anos e que tinha a “camisola vestida”. -----

----- Relativamente aos transportes na Área Metropolitana de Lisboa, onde operavam operadores públicos e privados de todos os meios, disse que se iria centrar no Metro, que era aquele que melhor conhecia e, realçou que os cerca de mil quatrocentos trabalhadores do Metro “tinham a camisola vestida”. -----

----- Focou primeiro o lado financeiro. Referiu que quer o público quer o privado tinham as indemnizações compensatórias diretas e indiretas, e que, em relação à repartição dos espaços, o Metro tinha sido, durante anos, prejudicado devido a um estudo que se encontrava desatualizado. Acrescentou que o problema que se verificava em Lisboa estava relacionado com o poder central, por não ter assumido o investimento, obrigando as empresas a endividarem-se.-----

----- Conclui que, a nível financeiro, descontando o investimento, o Metro tinha, naquela altura, resultados equilibrados. -----

----- Afirmou que, quanto à operação, não era por acaso que o Metro, que não era um privado mas antes um transporte público, era considerado, há seis anos consecutivos, o melhor transporte de Lisboa no índice de satisfação do cliente. -----

----- Terminou colocando algumas questões. Indagou se existia razão para se ter um modelo diferente daquele que se encontrava no resto do mundo, uma vez que noventa e seis por cento dos metros do mundo eram geridos pelo poder central e local; se seria prudente e vantajoso ter um monopólio privado na Área Metropolitana de Lisboa e, não trazendo o privado nada de novo, que se fizesse o comparador público, credível, em igualdade de circunstâncias, começando por algo que havia sido referido pelo último orador, que tinha dito que a segurança não se discutia nem tinha preço. -----

----- Partilhou que tinham tido conhecimento, naquele dia, pela comunicação social que a Senhora Deputada Margarida Saavedra pretendia ser esclarecida pelo Senhor

Presidente da Câmara Municipal relativamente aos custos da operação e relativamente ao modo de financiamento, quer a nível de impostos quer ao nível de estacionamento. -

----- Presumiu que as regras de concessão eram iguais para a Câmara e privados e dirigiu, dentro da honestidade intelectual referida pela Senhora Deputada, uma pergunta aos privados. Questionou os custos da operação e como é que a iriam financiar. -----

----- **O Senhor Deputado Municipal João Pires** introduziu que as cidades modernas não poderiam viver de uma forma saudável sem uma rede de transporte eficiente que respondesse às necessidades de deslocação dos seus habitantes e dos seus visitantes. ---

----- Disse que os transportes públicos, mais do que nunca, existiam para ser usados pelos cidadãos, respeitando a eficiência e o conforto que os serviços públicos deveriam de oferecer aos seus utilizadores, colocando aquelas necessidades acima de todas as outras considerações. -----

----- Apontou que se tinha constado, naqueles últimos anos, que as empresas detentoras da gestão dos transportes, não atendiam nem à necessidade dos cidadãos nem à necessidade de quem visitava Lisboa, nem sequer às necessidades das empresas e instituições que necessitavam do transporte para o trabalho, para o estudo, para o lazer ou para os negócios. -----

----- Mencionou os circuitos desfasados com a procura de trajetos, veículos, tantas vezes, demasiado cheios, como bem o sabiam os utilizadores da linha verde do Metropolitano, ou da carreira vinte e oito, ou da carreira quinze da rede de elétricos. Afirmou que a racionalidade e a satisfação dos cidadãos não eram a prioridade das empresas públicas de transportes, que preferiam orientar a sua gestão com base em outros valores. -----

----- Declarou que não podiam continuar a suportar tanto autismo, os cortes brutais dos salários, assim como o aumento das tarifas tinham acartado, para os transportes, uma situação surreal que dificilmente se iria conseguir manter. -----

----- Referiu que, supostamente, a radical diminuição de rendimentos deveria ter promovido o abandono dos veículos automóveis e aumentado a utilização dos transportes públicos, no entanto, os restantes fatores daquela operação, nomeadamente, o aumento das tarifas e a degradação das condições de transporte tinham tido um efeito contrário, diminuindo a utilização dos transportes públicos e, conseqüentemente, aumentado a utilização do transporte individual, com todos os custos, para a comunidade, que aquela opção acarretava. -----

----- Salientou que urgia reverter aquela situação. Disse que se tratava da alteração do paradigma de gestão dos transportes públicos, conceitos e objetivos e formas de os cumprir. -----

----- Referiu que, pelas razões apontadas, a Administração do Transporte Público deveria de contar com a participação da Autarquia que tinha, entre as suas prioridades, o quotidiano dos seus habitantes, do seu Município bem como de todos aqueles que trabalhavam, estudavam ou visitavam Lisboa. -----

-----Mencionou que a Câmara Municipal era a entidade que melhor defendia as necessidades de mobilidade dos seus munícipes; que podia garantir que a

nacionalização dos transportes não se traduzia em menos carreiras, menos horários, menos comodidade, menos manutenção dos veículos, menos atenção com o utente em troca de passes cada vez menos sociais e condições de utilização cada vez mais penosas. -----

----- Expressou que a população de Lisboa esperava que aquela Assembleia, através daquele debate, encontrasse os objetivos e os meios necessários capazes de dotar a Cidade com uma rede de transportes eficaz, moderna e atenta às necessidades dos utentes. -----

----- Colocou duas perguntas à mesa. Dirigiu-se a o Senhor Sérgio Monte e ao Senhor Engenheiro Germano Martins e questionou, ao primeiro, quais as vantagens e desvantagens que os trabalhadores e os utentes da Carris e do Metro de Lisboa teriam caso a gestão fosse feita pela Câmara Municipal de Lisboa e questionou, ao segundo, se na sua opinião a gestão das empresas de transportes de Lisboa deveria de ser feita pelo Governo ou pelo Município de Lisboa. -----

----- **O Senhor Jairo Correia** apresentou-se. Disse que era funcionário da Carris. Referiu que o serviço que a Carris prestava naquela altura à população da Cidade e dos Concelhos limítrofes e aos utentes era um serviço manifestamente pior do que aquele anterior ao, eufemisticamente, chamado processo de reestruturação. Disse que a reestruturação se tinha materializado num processo de degradação intensa das condições de vida dos seus trabalhadores e da oferta de transporte à população, com o objetivo de se criarem as condições para a entrega da empresa aos interesses privados. -----

----- Salientou que se os trabalhadores tinham sido alvo de ações de verdadeiro terrorismo psicológico, para os conduzirem à rescisão dos seus contratos e que aqueles que tinha ficado tinham visto os seus salários e direitos colocados em causa em violações, sistematicamente, de contratação coletiva que, naquela altura, ainda persistiam. -----

----- Referiu que, com aquela situação, os passageiros tinham visto a oferta de transportes diminuir brutalmente entre dois mil e dez e dois mil e treze, bem como o número de veículos colocados ao seu serviço. Assinalou que aquelas opções, tomadas por sucessivos Governos, tinham conduzido a uma brutal redução de passageiros. -----

----- Assumiu que era evidente que a Carris tinha colocado menos viaturas ao serviço, tinha aumentado o tempo de espera e aumentado o número de transbordo necessários às deslocações, que a Carris tinha diminuído significativamente a oferta em várias áreas da Cidade e Concelhos limítrofes, como Odivelas, não os tendo abandonado definitivamente por impedimento das populações. -----

----- Concluiu que a reestruturação se tinha traduzido numa redução da oferta, redução da procura e aumento das receitas suportadas pelos passageiros. -----

----- Asseverou que não era aquela a Carris que pretendiam e que, para que a Carris se pudesse desenvolver, a definição de política de transporte não poderia deixar de passar pela colocação em funcionamento de uma verdadeira Autoridade Metropolitana de Transportes, com a envolvimento as organizações representativas dos trabalhadores e dos Municípios da Área Metropolitana, com uma gestão pública que

colocasse a Carris ao serviço das populações, no respeito pela contratação coletiva existente e não virada para a satisfação dos interesses privados. -----

----- **O Senhor Paulo Machado** disse que maquinista do Metropolitano de Lisboa e dirigente sindical STRUP, Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Urbanos de Portugal. -----

----- Introduziu que o sector empresarial do Estado, no que às empresas de transporte dizia respeito, estava a ser alvo de um ataque sem precedentes de natureza claramente neoliberal. Solicitou que se centrassem e mencionou o contributo na caracterização das problemáticas que assolavam o Metropolitano de Lisboa bem como os seus trabalhadores. -----

----- Enalteceu a importância de puderem enfatizar, naquele debate, as suas principais preocupações. Partilhou que o Metropolitano de Lisboa tinha sido considerado, durante vários anos, como o melhor operador de transportes e que importava questionar o que é que tinha mudado. -----

----- Começou por referir que as políticas do Governo, nomeadamente os brutais aumentos do tarifário, bem como a impossibilidade de terem um título de transporte próprio tinham originado um afastamento inequívoco de milhares de utentes e aumentado o desemprego. Focou a diminuição da oferta, fundamentada, por um lado, por questões económicas, ao nível da manutenção que tinham, no seu entender, reduzido substancialmente os padrões de segurança com que serviam as populações, por outro lado pela inoperância, quer do Conselho de Administração, quer da maioria dos novos Diretores que tinham pouca cultura empresarial e que procuravam apenas mostrar servilismo a quem os tinha, por motivos meramente políticos, promovido. -----

----- Mencionou a diminuição do número de trabalhadores, particularmente nas áreas operacionais, com o objetivo de tornarem mais apetecível a exploração da empresa aos grupos económicos do setor. -----

---- Salientou que o Metro de Lisboa era uma empresa com grandes potencialidades embora, naquele momento, estivessem, na sua opinião, mal aproveitadas, mas, ainda assim, determinantes na mobilidade da Cidade. Realçou que no entanto não se poderia inserir num contexto mais macro na importância que assumia para todas as Câmaras da Área Metropolitana de Lisboa, conforme o demonstrado pelo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Odivelas e o Senhor Presidente da Câmara Municipal de Loures. -----

---- Defendeu a importância de um Metropolitano à semelhança da maioria das cidades internacionais, designadamente, pertença do setor público, onde as Autarquias pudessem interferir de forma clara na sua gestão pois só assim poderiam concretizar uma gestão integrada de transportes que fosse uma componente das populações da Área Metropolitana de Lisboa, mas de cariz social. -----

----- Concluiu, naquele contexto, que era determinante referir que todas as alterações deveriam de ser a favor, e não contra, os trabalhadores, pois eram aqueles homens e mulheres que, no seu dia-a-dia, e fruto do seu profissionalismo, evitavam muitas situações que poderiam ser calamitosas para os utentes e para a Cidade. -----

----- Apelou a uma empresa inovadora, no seu todo e não apenas na sua fachada, mantendo-se na esfera pública em que os direitos dos trabalhadores, plasmados nas contratações coletivas de trabalho, fossem respeitados e que servissem a população, enaltecendo, sempre, a sua função de cariz social.-----

----- **O Senhor Deputado Rui Paulo Figueiredo (PS)** disse que o tema daquele debate era muito importante para Lisboa e para os lisboetas. Salientou que a mobilidade era um fator de coesão territorial, de crescimento económico e de coesão social. Considerou que era, por isso, importante que a voz dos eleitos em Lisboa e a voz das populações se fizessem ouvir sobre todas as questões presentes naquela temática mais lata dos transportes. -----

----- Perguntou se estavam ou não satisfeitos com aquilo que tinha sido a perda de passageiros, se estavam ou não satisfeitos com aquilo que foram as alterações no sentido de retirar apoios a estudantes, reformados e pensionistas. -----

----- Eram matérias que lhe pareciam importantes para serem refletidas ao longo das quatro sessões e para as quais pedia comentários aos oradores. -----

----- Pela sua parte, não estava satisfeito com a evolução que se vinha sentindo e não lhe parecia que mais uma parceria público-privada fosse a maneira de resolver esses problemas. Entendia que em matéria de transportes cada vez mais os municípios, quer por si só, quer a nível intermunicipal, deviam ter mais competências nessa matéria. O debate podia contribuir para isso, porque podiam influenciar aquilo que eram as conversas em curso e os projetos em curso. -----

----- Disse que para terminar queria fazer um apelo ao Governo, face a algumas intervenções a que vinha assistindo de apoiantes do Governo. Esperava que o Governo abordasse essa matéria pensando no bem das populações e não apenas e só nos interesses da sua base partidária. -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Sobreda Antunes (PEV)** disse que até ao final do ano o Governo pretendia abrir à iniciativa privada a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados atualmente por empresas na esfera do Estado, no âmbito do Memorando de Entendimento assinado com a ‘troika’. O principal objetivo dessa abertura à iniciativa privada era o de reduzir os encargos do Estado, pondo assim em causa o serviço público de transporte coletivo de passageiros. Essa operação abrangeria os serviços explorados pelas empresas Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., Metropolitano de Lisboa, E.P.E., Sociedade Transportes Coletivos do Porto (STCT), Metro do Porto, Transtejo e CP.-----

----- Tal acontecia logo quando essas empresas se tornaram ainda mais apetecíveis para os privados, pois, como o próprio Secretário de Estado dos Transportes realçara, as empresas de transporte público tiveram, pelo segundo ano consecutivo, um EBITDA (ou seja, ganhos antes de juros, impostos e amortizações) positivo, com, em 2012, um EBITDA um pouco superior a quatro milhões de euros e, em 2013, um EBITDA positivo de três milhões e meio de euros. Sendo intenção do Governo lançar os concursos até ao próximo mês de Junho, era óbvio que, mais uma vez, o Governo se preparava para privatizar ‘bife do lombo’.-----

----- O Estado tinha assim pressa em concessionar os transportes. Mas com a sua precipitação ‘tróiquista’, o Governo esquecera-se de produzir os estudos essenciais, desconhecendo-se os dados que poderiam ser obtidos com o Inquérito à Mobilidade, o Plano Operacional de Transportes e o Plano de Deslocações Urbanas, pondo em causa a correta definição do serviço público de transporte.-----

----- Sobre a titularidade das empresas Carris e Metropolitano de Lisboa, a CML anunciara o interesse em candidatar-se à sua gestão. Desse modo, fora apresentada na reunião de CML do passado dia 15 de Abril a Proposta nº 164/2014 com uma tomada de posição da CML no âmbito do processo de avaliação das alternativas ao atual modelo de titularidade e gestão das duas empresas. Nessa Proposta procurava-se acautelar que o modelo a acordar não afetaria o equilíbrio operacional das empresas, nem o equilíbrio financeiro do município, e que seria salvaguardada a unidade da prestação do serviço público, excluindo a concessão a privados, parcial ou total da exploração de ambas as empresas.-----

----- Mas parte da restante deliberação esbarrava num conjunto de particularidades de relevância para a estratégia a prosseguir em todo esse processo, como veriam.-----

----- A primeira delas era que o Governo só aceitava a concessão à CML se a autarquia da capital assegurasse que o Estado não teria de pagar as indemnizações compensatórias, que eram atualmente da responsabilidade do organismo competente do Ministério das Finanças. Perguntou como garantir então o financiamento das duas empresas.-----

----- Segundo, como se sabia, a CML fazia parte do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL), que tinha, entre outras atribuições, a incumbência de definir redes, serviços, tarifários, etc. A AMTL tinha a responsabilidade de tornar o sistema de transportes da Área Metropolitana de Lisboa mais sustentável do ponto de vista social, ambiental, económico e financeiro, procurando respostas eficazes às diferentes necessidades de mobilidade da população. Devia contribuir, designadamente, para reforçar a importância do sistema de transporte público coletivo, aumentar as taxas de ocupação, as receitas e a produtividade, aumentar a intermodalidade e a interoperabilidade, reduzir a dependência do transporte individual, bem como tornar o sistema tarifário mais simples e racional.-----

----- Porém, essa entidade não tinha passado de um mero organismo delegado da Secretaria de Estado dos Transportes, sendo indispensável reestruturar as suas competências e reforçar o papel da AMTL que, na atual situação em que se encontrava, não cumpria o seu papel regulador. Havia assim que atuar no âmbito da AMTL para alterar os seus estatutos, de modo a que não fosse uma entidade governamentalizada, mas sim uma estrutura onde as autarquias tivessem uma intervenção determinante, na coordenação dos diversos operadores, no planeamento e no financiamento de um verdadeiro sistema de transportes assente no serviço público.-----

----- Terceiro, um fator de ‘pormenor’. Fossem quais fossem os consensos a as negociações a que CML e Governo chegassem, fossem quais fossem as conclusões a que essa série de debates na AMTL chegasse, havia uma decisão que era obviamente incontornável.-----

----- Ao longo de décadas, a Carris ganhara serviço suburbano, pois chegava a Alfragide, à Caparica e ao Centro Sul, ao Dafundo e à Cruz Quebrada, à Damaia, a Linda-a-Velha, a Odivelas, a Moscavide e à Portela, e nos últimos anos a rede do Metropolitano chegara à Amadora, a Moscavide e a Odivelas. Ou seja, essas duas empresas não serviam apenas a capital, mas também, e diretamente, os concelhos limítrofes de Almada, Amadora, Odivelas, Oeiras e Loures. Perguntou por que ‘carga de água’ pretendia o município de Lisboa ter o papel exclusivo da sua gestão, se lhe faltaria capacidade de diálogo ou humildade. -----

----- Em conclusão, para “Os Verdes”, a gestão das empresas devia manter-se na esfera pública, excluindo a concessão a privados. A sua coordenação teria de passar pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa. Todos os municípios servidos pela Carris e pelo Metro teriam de ter sempre uma palavra a dizer sobre os direitos dos seus utentes de transportes públicos. -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Carlos Silva Santos (PCP)** disse que começava por fazer uma declaração de interesses, uma vez que era utilizador diário da Carris e do Metro e apresentava o seu testemunho. -----

----- O que sentia era que os transportes na cidade estavam cada vez pior e, paradoxalmente, cada vez mais caros. O autocarro 78, que usava regularmente, tinha atualmente um espaçamento de 24 minutos entre carreiras e nem sempre respeitava o horário. Era uma lotaria acertar, ou então teria 48 minutos de diferença entre um e outro. Só funcionava até às 21 horas e não trabalhava aos sábados, domingos e feriados. Estava isolado em fim de semana. -----

----- Quanto ao Metro, a linha verde atualmente só tinha três carruagens e nos horários de ponta, pelo menos em algumas estações, era claramente “sardinha enlatada”. Não havia mudança que não se justificasse, aumentando não só a frequência, como o número de carruagens. -----

----- Por isso defendia o serviço público de transportes na Cidade de Lisboa. Defendia que os transportes coletivos deviam ser propriedade do Estado e o seu financiamento, prioritariamente público, devia ser atribuído a uma entidade coordenadora única. O poder e a capacidade de planear e organizar o transporte coletivo. Essa entidade devia prestar contas e ser democraticamente escrutinada pelo poder local, pelas forças sociais, políticas e económicas da área que abrangia. -----

----- Os meios de transporte e coordenação deviam ser todos equacionados num projeto integrado, desde o andar a pé até ao uso de transporte particular. -----

----- A Assembleia Municipal de Lisboa ia bem em promovera discussão pública sobre esse tema. Esperava que os resultados correspondessem à participação e mais não dizia, porque em situações anteriores nem sempre isso foi feito. -----

----- **A Senhora Deputada Municipal Ana Drago (BE)** disse que o que mais a tinha impressionado das intervenções era a forma como todos tiveram necessidade de rememorar os números daquilo que vinha sendo o desempenho dos transportes públicos em Lisboa nos últimos anos, por eles parecerem tão impressionantes na forma como tinha havido uma redução tão abrupta no número de utilizadores e de

passageiros na Cidade de Lisboa, mas também na Área Metropolitana de Lisboa, em particular nos últimos dois anos.-----

----- Nada disso tinha acontecido por acaso e sabia-se exatamente como tinha acontecido. A redução da qualidade da oferta, cortes em carreiras, cortes na periodicidade dessas carreiras, o encurtamento do número de carruagens no Metro de Lisboa, a chamada “sardinha em lata” que nas horas de ponta todos experienciavam, o aumento de 25% em média nos títulos de transporte na Cidade de Lisboa. Para determinados segmentos da população, como estudantes ou idosos, um aumento de 200% com o fim dos passes sénior, passe 4/18 e sub-23. -----

----- Todos percebiam exatamente o que tinha acontecido durante os dois anos. Tinha havido uma estratégia deliberada de desmantelamento daquilo que era a qualidade do serviço de transportes públicos em Lisboa, mas também na Área Metropolitana de Lisboa. Quando se tinha essa discussão deviam ter em conta o que significavam as operadoras da Cidade de Lisboa, Carris e Metro, com as propostas de concessão, o que elas significavam para os lisboetas mas também o que significavam em termos de Área Metropolitana de Lisboa, uma região económica com uma dinâmica muito própria e em que Lisboa acolhia todos os dias milhares de trabalhadores e outras pessoas que acorriam à cidade. -----

----- Era por isso que via com alguma estranheza a pergunta colocada pelo grupo municipal do PSD, num momento em que a CML estaria a governar com o Governo a possibilidade de concessão à autarquia da gestão da Carris e do Metro, que se perguntasse pelos custos. Na verdade, tudo aquilo que tinha sido feito ao longo dos últimos dois anos era tornar a Carris e o Metro empresas sexys para o interesse privado. Já em 2012 e 2013 os resultados operacionais da maior parte do sector empresarial dos transportes foram positivos, à custa do serviço público, à custa da qualidade que era oferecida aos cidadãos e da redução de mobilidade de muitas camadas, em particular as camadas mais vulneráveis, os idosos, estudantes, jovens, que necessitavam dos transportes públicos para fazer a sua vida. -----

----- O que o Governo apresentava era um sector que, retirado o peso da dívida, do investimento feito na qualificação e na melhoria dos transportes públicos, era um sector que apresentava resultados operacionais positivos. -----

----- Se pensassem que os privados interessados numa concessão não estavam à espera de perder dinheiro, tinha uma certa surpresa com a questão dos custos. O que tinham que batalhar na Assembleia Municipal de Lisboa era que uma possível concessão à autarquia dos transportes a operar no Município de Lisboa tinha que ser feita em termos que não podiam significar que o serviço e os preços ficassem exatamente na mesma. Eles prejudicavam a Cidade de Lisboa e não podia haver um acordo entre Governo e Autarquia que mantivesse nos exatos termos um produto apazível àquilo que seria o interesse privado. -----

----- Disse que detestava a frase que se costumava dizer, “a crise deve ser entendida como uma oportunidade”, porque ela era particularmente injusta, mas no caso dos transportes era mesmo verdade. Se vissem os números entre 2008 e 2010, tanto no Metro como na Carris, tinham um aumento de dez milhões de passageiros. Só quando

o serviço piorava e os preços aumentavam de forma absolutamente desabrida tinham uma quebra de 98 milhões no Metro e na Carris.

----- Não era sustentável pensar que os transportes se podiam manter nos termos em que estavam atualmente e pior, se tivessem um modelo obscuro como estava a ser apresentado pelo Governo nas notícias, em que a dívida ficava do lado do Estado e seria paga por todos os contribuintes. O risco operacional também ficava do lado do Estado e, portanto, era um serviço muito apetecível, dava quase vontade de fazer uma comparativa porque aquilo que ia ser pago era uma renda aos privados.-----

----- O BE não aceitava, depois da história política e económica de Portugal nos últimos anos, que fosse paga uma renda a privados com risco de dívida zero e com risco operacional zero.

----- **O Senhor Deputado Municipal José Alberto Franco (IND)** começou por dizer que muitas das coisas que pensava transmitir já tinham sido ditas por outros oradores, que eram na sua maioria convergentes em algo que preocupava todos os Deputados Municipais se estivessem atentos, a enorme degradação dos transportes públicos nos últimos anos, fruto das circunstâncias e das opções políticas seguidas e que se dispensava de repetir. -----

----- Por outro lado, queria sublinhar que da sua parte e de outros companheiros com posições idênticas, tinham a hipótese desse desafio, de concessão da gestão do Metro e da Carris à CML, para a qual a Vereação já se manifestara disponível por maioria e estavam em curso conversações com o Governo, cabia aos eleitos pelo povo de Lisboa, que o representavam na Assembleia Municipal, fosse através dessa série de debates ou fosse nas sessões normais daí para a frente, intervir de uma forma muito firme no sentido de garantir que essa concessão, a ser feita, não fosse com prejuízo para os munícipes e que fosse pautada por mecanismos que permitissem num futuro próximo revalorizar a oferta dos transportes coletivos na Cidade de Lisboa e que em articulação com outras ferramentas, estava a pensar na EMEL e na política de estacionamento. -----

----- A Câmara já tinha, através de diferentes mecanismos, a possibilidade de combinar essas variáveis que interessavam ao transporte na Cidade de Lisboa. Havia um conjunto de meios que legalmente ou politicamente tinham que ser usados e estavam à disposição da Assembleia.

----- Era isso que queria referir em relação ao seguimento desses debates e da futura apreciação em plenário da Assembleia Municipal, estando disposto a intervir de uma forma bastante exigente. -----

----- Não se tinha falado suficientemente na Área Metropolitana de Lisboa. A futura e possível gestão concessionada pelo Governo ao Município de Lisboa não podia também ignorar que alguns dos municípios circundantes, concretamente Loures, Amadora e Odivelas para o Metro, ainda que fossem poucas estações as que serviam esses municípios, mas esses três municípios tinham que ser associados ao processo.----

----- **O Senhor Engenheiro Germano Martins** disse que o conjunto das intervenções feitas era muito vasto, com um conjunto de observações muito diferenciadas. Em alguns casos tinha havido diferentes oradores a dizer coisas idênticas e tinha-se

perdido um pouco. Também não lhe parecia que a maioria das intervenções feitas devesse ser comentada. -----

----- Havia uma questão concreta levantada pelo Senhor João Pires e a essa tinha que responder, sobre a opinião da concessão ser atribuída à CML. A sua opinião era técnica e o que entendia era que havia um regulamento comunitário em vigor, cuja fase de aplicação transitória estava a decorrer e terminava em 2019. Até 2019 o Governo podia atribuir a gestão à CML, a partir de 2019 teria que haver um processo concursal para haver uma contratualização efetiva, para garantir que os serviços que eram pagos seriam efetivamente os serviços de transportes prestados e não outras coisas camufladas. Portanto, entendia que isso podia ser uma medida transitória durante alguns anos, mas não de forma definitiva. -----

----- Outro aspeto que queria referir era que a Carris e o Metro não eram de Lisboa, eram da região. Elas serviam em primeiro lugar a população de Lisboa, mas serviam 300 mil pessoas que iam dos concelhos vizinhos para Lisboa todos os dias. Era mais adequado que a concessão, na sequência de um processo concursal, fosse atribuída a algum concessionário privado ou público que em processo de seleção tivesse demonstrado ter as melhores condições para exercer a gestão e a operação. -----

-----Pessoalmente não entendia que a gestão pública do que não era público era mau e que no privado era bom. Não entendia isso nem o contrário, não tinha dogmas sobre essa matéria. Havia empresas públicas bem geridas e empresas públicas mal geridas, o mesmo se aplicando às empresas privadas. -----

----- A seleção do concessionário tinha que ser efetuada através de um processo concursal dirigido por uma autoridade regional. Existia a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, que com esse nome ou com outro, com esse estatuto e com esse envolvimento das câmaras municipais, com mais ou com menos, ela existia e poderia sofrer as reestruturações que fossem necessárias, mas a partir de 2019 teria que ser uma autoridade regional a coordenar, organizar e concessionar. A Junta Metropolitana de Lisboa tinha um papel muito importante. -----

----- O que se tinha passado nos últimos três anos ficara aquém das expectativas, mas não era por falta de empenhamento do conselho executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes. -----

----- Por outro lado, havia na região um subsistema de transportes que era gerido pelo município. A rede desse subsistema era dez vezes mais pequena do que a da Carris e o passe era de 32,60 euros, quando o passe da Carris era de 35,65 euros. O número de circulações diárias era incomparavelmente menor e o número de quilómetros realizados também era incomparavelmente menor. Os indicadores de performance eram claramente favoráveis à Carris e desfavoráveis a um operador que, sendo mais pequeno e sendo dirigido diretamente pela câmara municipal, não produzia resultados do ponto de vista dos custos para os utilizadores. -----

----- Pessoalmente entendia que se quisessem adequar a qualidade do serviço da Carris e Metro àquilo que eram as aspirações de todos, isso não seria feito com redução de custos. Elevar os níveis de qualidade que se pretendiam não iria acontecer com certeza. -----

----- Disse que o Senhor Figueiredo tinha referido uma quantidade de aspetos pertinentes, mas a problemática da repartição estava ultrapassada, não era uma questão em que se devesse continuar a insistir. -----

----- **O Senhor Engenheiro Carlos Carvalho** disse que a discussão desse problema era muito simples e ao mesmo tempo complexa, o que parecia contraditório mas não era. As vertentes que interviam na problemática dos transportes e da mobilidade conjugavam-se de um modo complexo. -----

----- Estavam a abordar a questão do estatuto das empresas públicas ou privadas, privatização, mas tinha saído pouco tempo antes um documento assinado pelo Senhor Ministro da Economia e pelo Senhor Secretário de Estado dos Transportes, depois de um estudo mandado fazer pelo grupo de trabalho em que a maioria eram entidades ligadas ao patronato, dez em dezassete membros do grupo de trabalho. Estava-se mesmo a ver o que ia sair dali. Eram mais de mil páginas, cento e vinte assinadas pelos dois membros do Governo e o resto como anexos. -----

----- O que se retirava do documento era a fusão da CP com a Estradas de Portugal. Quem conhecia a problemática de uma coisa e de outra sabia perfeitamente que não tinham nada a ver. Quanto muito poderiam ser complementares, mas não tinham nada a ver, o gestor de uma infraestrutura ferroviária com o gestor de uma infraestrutura rodoviária, com características completamente diferentes. -----

----- Provavelmente o objetivo do Governo era poupar nalguns trabalhadores, mas isso não tinha nada a ver com mobilidade e muito menos com segurança. -----

----- Outra coisa era privatizar a CP Carga e não se percebia a razão. Se defendiam o desenvolvimento da economia, se apostavam no transporte ferroviário como o modo chave para transporte de pessoas e mercadorias, perguntou se não interessava ter uma empresa pública estruturante no transporte de mercadorias. Perguntou se o que queriam era privatizá-la. Era uma medida que estava no documento. -----

----- Depois era a continuação das PPP rodoviárias. Perguntou se acabava de vez essa chaga ou não. -----

----- Outra coisa gorda era a privatização da TAP, uma coisa que interessava a muita gente, mas provavelmente não interessava a Portugal nem à soberania nacional. -----

----- A implementação do céu único era outra coisa gorda. Era Portugal perder a sua interferência no controle aéreo. Os Deputados que tinham aprovado na Assembleia da República uma recomendação ao Governo para não implementar isso eram de partidos políticos que depois, no Parlamento Europeu, tinham votado a favor disso passado um mês da aprovação na Assembleia da República. -----

----- A criação de mais um operador de *handling*, quando havia dois operadores e não havia trabalho para os dois. Um deles era semipúblico, metade TAP e metade privado, o outro era público e passara a privado porque a ANA tinha sido privatizada. -----

----- A reestruturação das empresas do sector empresarial do Estado que operavam em Lisboa, Carris, Metro, Transtejo, Soflusa. O documento dizia que a primeira fase era reestruturar as empresas e toda a gente sabia o que era isso de reestruturar as empresas. Quem trabalhasse ou tivesse trabalhado no sector dos transportes sabia o que era isso. Não tinha nada a ver com reestruturação, tinha a ver com redução da importância das

empresas em todas as suas vertentes, fundamentalmente dos trabalhadores. A segunda fase era privatizá-las. -----

----- Deixava um alerta a todos os Deputados Municipais e que tinham interferência. Essa coisa da municipalização da Carris e do Metro era um sofisma, era a antecâmara da privatização. O problema não era de concessão, as empresas eram públicas, geridas pelo Estado e as duas empresas tinham a concessão. De acordo com as diretivas europeias, o Estado podia e devia conceder às suas empresas, não tinha que fazer nenhum concurso.-----

----- Entendia que municipalizar era uma coisa diferente de conceder para gestão. O que estava a afirmar era que a municipalização não resolvia nada e a Câmara de Lisboa ficava com “o menino nos braços”. Na sua opinião, as empresas deviam continuar com a mesma gestão, melhorada, no sentido das empresas públicas terem uma interferência fundamental e estratégica no sistema de mobilidade. Isso era o importante e exigia uma outra política. -----

----- Disse que terminava com um desafio, porque no dia vinte e cinco tinham eleições e nesse dia podiam dar a devida resposta a essa questão. -----

----- **O Senhor Sérgio Monte** agradeceu a pergunta que lhe tinha sido dirigida pelo Senhor Deputado João Valente Pires e disse que antes iria lançar uma ataorda que iria, no seu entender, promover uma discussão mais profícua, mais complexa. Sugeriu que antes de se discutir a concessão se deveria de discutir a propriedade. Lembrou que a Carris e o Metropolitano de Lisboa já tinham sido propriedade da Câmara e questionou se a Câmara já teria sido ressarcida da nacionalização. -----

----- Relativamente à outra situação, disse que não existia nenhum preconceito ideológico contra as privatizações, entendiam era que naquele caso, naquele serviço público e naquela região a empresa deveria continuar a ser pública e a ter uma gestão igualmente pública. Asseverou que não se incluíam naquele grupo que defendia que a gestão privada tinha as virtudes e a gestão pública as vicissitudes. -----

----- Sublinhou que entendiam que a Câmara deveria de ter uma palavra a dizer e respondeu ao Senhor Deputado João Pires, disse que tinham de olhar sempre para as vantagens que existiam para os utentes e que, obviamente, também existiam, vantagens para os trabalhadores. -----

----- Salientou que o Governo ainda não sabia o tipo de concessão que pretendia, uma vez que tinha colocado um documento em consulta pública questionando os concessionários relativamente àquilo que pretendiam. Acrescentou que aquele documento tinha estado no *site* do IMT muito tempo, questionando aos concessionários qual o modelo que mais lhes interessava. -----

----- Referiu que no PETI, Plano Estratégico de Transportes Inicial, que tinha sido publicado em novembro de dois mil e onze, constavam uma série de situações que não eram exequíveis, nomeadamente a fusão Carris-Metro, eliminar as redundâncias, adequar o serviço, que, traduzindo, significava eliminar carreiras, reduzir a oferta e trabalhadores. Relativamente às vantagens para os trabalhadores disse que existia a vantagem da manutenção do emprego, e, salientou, que naquela altura se encontravam reduzidos ao mínimo, que naquele momento a Carris tinha falta de motoristas e que o

Metro tinha falta de maquinistas. Reforçou que as vantagens para os trabalhadores se resumiam à manutenção do trabalho e, eventualmente, se a concessão fosse para um privado, que se poderia, num ano ou dois, colocar-se em questão a própria convenção coletiva. -----

----- Apontou, relativamente aos utentes, que as vantagens eram óbvias, designadamente, a proximidade com o utente e, entre outras, aquela Assembleia a justificar. Assumiu que trinta anos de Carris lhe atribuíam o direito de dizer algumas coisas. Partilhou que tinha conhecido umas dez ou onze administrações, que muitos dos que tinham passado pela Carris eram entreposto de desempregados políticos, que percebiam tanto de transportes como de física nuclear, mas que no entanto tinham ido para lá, que tinham cometido erros atrás de erros e que era visível aos olhos de qualquer um que aquilo não iria dar bom resultado. Expôs que naquele momento a despesa era histórica e que os funcionários é que eram os malandros porque ganhavam muito. -----

----- Considerou que aquilo era inadmissível e que o princípio da subsidiariedade, no qual a decisão deveria de ser tomada de uma forma mais próxima do utente, era, no seu ponto de vista, um princípio válido. -----

----- Saudou o facto de o Governo ter começado, finalmente, a falar com a Câmara. Compreendeu que as pessoas se sentissem assustadas com aquela situação e que a questão do financiamento suscitasse dúvidas. Lembrou que o Presidente da Câmara já tinha mencionado a existência de linhas de financiamento e reforçou que era uma vantagem para o utente e que não tinha qualquer dúvida relativamente àquele assunto. -----

----- Recordou que já se tinha privatizado muita coisa em Lisboa e que naquela altura, os compradores se tinham gabado que as coisas iam começar a dar lucro, no entanto, poucos anos depois estavam a pedir as indemnizações compensatórias. -----

----- Referiu que um dos principais administradores de um grande grupo económico de uma multinacional em Portugal tinha dito, claramente, que só geria aquelas empresas se existissem indemnizações compensatórias, como tal deveriam de assumir que teriam de subsidiar o transporte público, em toda a Cidade, e não poderiam deixar que apostassem somente nas carreiras lucrativas. -----

----- Frisou que aquele Governo tinha feito questão em afastar os sindicalistas e os sindicatos. Agradeceu àquela Assembleia, na pessoa da sua Presidente, o convite que lhe tinha sido endereçado. -----

----- **O Senhor José Manuel Oliveira**, da FERTRANS salientou que naquele debate existia uma concordância relativamente a um ponto, que era o facto de o transporte público em Lisboa e nos arredores se tinha degradado, existindo menos oferta, menos utilização por parte dos utentes e uma custo mais elevado para quem utilizava os transportes públicos e, acrescentou que existiam, do ponto de vista dos trabalhadores, mais dificuldades. -----

----- Partilhou que costumavam dizer que o que era mau para os utentes era mau para os trabalhadores e que tinham, por isso, ao longo daqueles últimos anos, lutado pelo desenvolvimento do transporte público, frisando que era uma boa aposta para o País. Explicou que mais pessoas a utilizar o transporte público significava menos gente a

utilizar o transporte individual, significava menos custos energéticos, menos custos ambientais, menos custos de infraestruturas e, também, menos horas de trabalho perdidas em filas de trânsito. -----

----- Expôs que a questão naquele momento se colocava era como é que se deveria de fazer a aposta no transporte público. Assumiu que iriam aparecer, naquele e em outros debates, várias questões, mas que a questão do público ou privado iria ser uma constante. -----

----- Realçou que o Governo, naquele momento, não estava a privatizar as empresas, explicou que o Governo estava a entregar a gestão operacional das empresas, por outras palavras, estava a entregar a parte lucrativa. Disse que, naquele momento e naquele contexto, o aumento do custo dos títulos de transporte associado a uma redução drástica das despesas com pessoal tornava público os resultados operacionais e que era aquela parte que o Governo pretendia concessionar. Alertou que, no entanto, as dívidas e os encargos financeiros continuariam a estar do lado do erário público e que o Estado não iria lucrar absolutamente nada, era, por isso, uma falsa questão. Salientou que era apenas um mecanismo para mandar para as empresas privadas, que eram, naquela altura, dominadas, essencialmente, por quatro grupos económicos em Portugal, e que eram aqueles grupos que pretendiam tomar conta daquilo que restava, daquilo que ainda era público. -----

----- Considerou que aquela questão do público e do privado não era a mesma coisa. Explicou que enquanto uma empresa privada tinha como objetivo gerar lucro para os seus acionistas, naquele caso estrangeiros, uma empresa pública tinha por obrigação a prestação de um serviço social. -----

----- Recordou o processo de privatização da Rodoviária Nacional. Lembrou que aquela empresa prestava um serviço público, que ia a quase todos os recantos de Portugal e que depois de ter sido privatizada, com a ideia que se tinha de terminar com o monopólio do Estado, se acabara por verificar que muitas das localidades do País tinham deixado de ter transporte público, tinham deixado de ter acesso a um direito, concluindo que o monopólio público tinha sido substituído por quatro grupos multinacionais. Frisou que era daquilo que se tratava. -----

----- Asseverou que a solução para a melhoria do transporte público em Portugal passava pela manutenção daquelas empresas no âmbito do setor empresarial do Estado. -----

----- Mencionou que tinham sido confrontados com uma possível municipalização, que os funcionários questionavam se seria melhor ou pior e afirmou que, para FERTRANS, a questão central era de fundo, a questão era saber quem é que financiava o transporte público. Fez menção à possibilidade de a Câmara ficar com o transporte e depois o Estado não o financiar. Salientou que naquela situação os custos iriam ser suportados pelos utentes. -----

----- Realçou que primeiro era preciso saber se o Governo estava interessado em que a Câmara assumisse a gestão daquele transporte e, assumiu, que não existia muita vontade por parte do Governo porque acreditavam que o que estava realmente em

causa era a entrega do transporte público aos grupos económicos. Salvaguardou que os privados entendiam que o Estado é que tinha de subsidiar o transporte público. -----
----- **O Senhor Engenheiro Vasco Colaco** disse que para a DECO a principal questão era a salvaguarda do direito à mobilidade das pessoas e que consideravam que, em áreas metropolitanas, a mobilidade se deveria realizar, maioritariamente, através do transporte colético.-----
----- Realçou que a questão de serem empresas públicas ou empresas privadas a assegurar o transporte coletivo não era, para DECO, uma questão fundamental embora reconhecessem que os argumentos apresentados pelo Governo, justificando a privatização, não eram convincentes.-----
----- Partilhou que para a DECO a questão principal era assegurar, que dentro daquela componente, existisse um serviço público de transporte. Transmitiu que eram coisas diferentes. Disse que poderia existir um serviço público de transporte realizado por empresas privadas.-----
----- Sublinhou que a questão era a existência de um serviço público de transporte e perceber como é que o serviço público de transporte deveria de ser contratualizado e como é que poderia ser financiado. -----
----- Expôs que no entender da DECO o financiamento do serviço público de transporte não deveria de ter como origem as tarifas dos títulos de transporte, mas que deveria de ser produzido pela geração de receitas produzidas pelos beneficiários indiretos dos transportes públicos e que poderia ser feito de várias formas, assegurar que existe um serviço público de transporte, assegurar a acessibilidade das pessoas ao transporte coletivo, e ter a garantia que a contratualização do serviço público de transporte era feita de forma transparente sem colocar em causa a acessibilidade das pessoas.-----

ENCERRAMENTO

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa** disse que no próximo dia vinte e sete teriam mais uma sessão, às dezoito horas. Nesse dia iriam discutir “Quem faz o quê, e quem paga?”, e iriam confrontar experiências, com a presença de um administrador da CARRIS/Metro, um representante da empresa “Barraqueiro”, um Vereador da Câmara do Barreiro que era responsável pelos transportes coletivos do Barreiro, o Diretor Municipal da Mobilidade e Transportes da Câmara Municipal de Lisboa e o vogal do Instituto de Mobilidade e Transportes.-----
----- Quanto às pessoas que pretendessem inscrever-se poderiam fazê-lo a partir de segunda-feira, através do sítio “Debater Lisboa”.-----
----- Agradeceu, assim, a todos os participantes, que tinham dado corpo àquele debate e o tinham tornado possível.-----
----- Eu _____, Chefe de Gabinete, a exercer funções no Gabinete de Apoio à Assembleia Municipal lavrei a presente ata que também assino, nos termos do disposto no n.º 2 do art.º 57.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, do n.º 2 do art.º 90.º do Regimento da Assembleia Municipal de Lisboa e do despacho da Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa

exarado em 10 de Setembro de 2014 na folha de rosto anexa à Proposta n.º
1/SMAM/2014.-----

-----A PRESIDENTE -----