

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

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

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

----- **ATA VINTE E OITO** -----

----- No dia vinte e sete 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 a Assembleia Municipal de Lisboa, em Sessão Extraordinária, na sua Sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, para a realização da segunda 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, Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho, 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, Davide Miguel Santos Amado, Diogo Feijó Leão Campos Rodrigues, Fábio Martins de Sousa, \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 Alexandre Henriques Robalo Pinheiro, 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 Marques Casimiro, José Manuel Rodrigues Moreno, José Maximiano de Albuquerque Almeida Leitão, José Roque Alexandre, Luís Pedro Alves Caetano Newton Parreira, Mafalda Ascensão Cambeta, Manuel Malheiro Portugal de Nascimento Lage, Margarida Carmen Nazaré Martins, 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, Maria Sofia Mourão de Carvalho Cordeiro, 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, Sandra da Graça Lourenço Paulo, Sérgio Sousa Lopes Freire de Azevedo, Tiago Miguel de Albuquerque Nunes Teixeira, Vasco André Lopes Alves Veiga Morgado, Victor Manuel Dias Pereira Gonçalves, Patrícia de Oliveira Caetano Barata, Nelson Pinto Antunes, Lúcia Alexandra Pereira Sousa Gomes, Nuno Ricardo Dinis de Abreu, Rui Manuel Moreira Vidal Simões, António José do Amaral Ferreira de Lemos, João Diogo Santos Moura e Isabel Pires.. -----

----- O Deputado Municipal André Nunes de Almeida Couto faltou à reunião.-----

----- **Foram justificadas as faltas e admitidas as substituições dos seguintes Deputados Municipais:**-----

----- Margarida da Silva de Almeida Saavedra (PSD), tendo sido substituída pela Senhora Deputada Municipal Patrícia de Oliveira Caetano Barata;-----

----- Carlos de Alpoim Vieira Barbosa (PSD), tendo sido substituído pelo Senhor Deputado Municipal Néilson Pinto Antunes;-----

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

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

----- Fernando Nunes da Silva (Independente), tendo sido substituído pelo Senhor Deputado Rui Manuel Moreira Vidal Simões;-----

----- Telmo Augusto Gomes de Noronha Correia (CDS/PP); tendo sido substituído pelo Senhor Deputado Municipal António José do Amaral Ferreira de Lemos;-----

----- Maria Luísa Aguiar Aldim (CDS/PP), tendo sido substituída pelo Senhor Deputado Municipal João Diogo Santos Moura;-----

----- Ricardo Robles (BE), tendo sido substituído pela Senhora Deputada Municipal Isabel Pires.-----

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

----- 2ª SESSÃO -----

-----“**O sistema de mobilidade urbana na AML: quem faz o que e quem paga**”-----

----- O Painel foi moderado pelo Senhor Sérgio Azevedo (PSD);-----

----- Participou do debate, na qualidade de orador convidado, o Senhor **Eduardo Rodrigues**, Vogal do Conselho Diretivo do Instituto de Mobilidade e Transportes; o Senhor **Luís Cabaço Martins**, representante da empresa Barraqueiro; o Senhor **Luís Barroso**, administrador da CARRIS/ML; o Senhor **Rui Lopo**, Vogal do Conselho de Administração dos Serviços Municipalizados de Transportes Coletivos do Barreiro e vereador da Câmara Municipal do Barreiro e o Senhor **Tiago Farias**, Diretor Municipal de Mobilidade e Transportes da Câmara Municipal de Lisboa.-----

-----Foram nomeados para relatores da segunda sessão os seguintes Deputados Municipais:-----

-----O Senhor Diogo Moura (CDS/PP) e o Senhor Miguel Santos (PAN).-----

----- **O Senhor Dr. Eduardo Rodrigues**, Vogal do Conselho Diretivo do Instituto de Mobilidade e Transportes começou por agradecer o convite que lhe tinha sido endereçado. Explicou, relativamente às duas questões que se encontravam em debate, “O sistema de mobilidade urbana na AML: quem faz o que e quem paga”, que a

qualidade das respostas dependia do carácter preciso, cirúrgico e objetivo das perguntas. -----

----- Explanou que tendo existido uma consulta pública, tendo sido anunciada uma reunião com todas as entidades que se tinham manifestado na referida consulta pública e sendo uma parte do sistema envolvido, que não poderia dizer o que quer que fosse que prejudicasse o bom andamento daquele processo, um processo que se pretendia que fosse o mais democrático, o mais participado e portador de um elevado valor acrescentado. -----

----- Apelou à compreensão de todos os que se encontravam presentes naquela sala para que o *disclaber*, habitual naquelas sessões, assumisse um carácter mais perentório. -----

----- Antecipou, relativamente à primeira pergunta, “quem faz o quê”, que num Estado de Direito Democrático, eram, basicamente, a Sociedade, o Estado e o poder político associado ao Estado quem definiam quem era e que, em relação à segunda questão, “quem paga”, existiam duas hipóteses, nomeadamente, uma resposta instantânea, que poderia variar em função das circunstâncias conjunturais ou uma resposta mais estruturante, uma resposta blindada à corrosão do tempo, que, naquele caso, seria o mercado. -----

----- Alongou que, numa perspetiva mais precisa, a análise daquelas questões pressupunha o conhecimento de alguns diplomas, de algumas normas jurídicas, nomeadamente, o Regime Jurídico das Autarquias Locais, mais especificamente, os artigos cento e dezasseis e cento e dezassete referentes às delegações de competências; os artigos cento e seis e cento e sete do Tratado do Funcionamento da União Europeia, que retomavam os velhos artigos do Tratado de Roma e que, de uma forma muito cirúrgica, estabeleciam o enquadramento das indemnizações compensatórias e a fronteira que tinham com os auxílios de Estado e que por isso, qualquer solução que fosse tomada, sendo Portugal um Estado membro da União Europeia, quer se gostasse ou não, deveria de ter em conta os artigos cento e seis e cento e sete do Tratado do Funcionamento da União Europeia; depois o Acórdão *Altmark*. Disse que havia sido definido, expressamente, para o sistema de transportes e que mostrava que os transportes, bem como a mobilidade que lhes estava associada, tinham um valor, ao nível da civilização, da cidadania e da mobilidade, intocável; por fim o Regulamento (CE) número mil trezentos e setenta de dois mil e sete que era conhecido de muita gente. -----

----- Resumiu que aquela questão, “quem faz o quê”, era uma questão de soberania, que cabia ao poder político escolher e, frisou, que não era Bruxelas que impunha o que quer que fosse, que não era a Europa Comunitária quem definia as regras, mas que era, acentuou, o poder político, escolhido pela sociedade, que definia e escolhia aquilo que se fazia, realçando que era algo que se encontrava no cerne do conceito de serviços de interesse geral e no conceito de serviços de interesse económico geral, que era assim desde cinquenta e sete e que e que assim se mantivera até àquela data, não obstante as sucessivas revisões e alargamentos do tratado. -----

----- Focou o problema do financiamento. Disse que se se pretendesse estudar ou compreender, uma qualquer carreira de transportes, em todas as vertentes, intervenientes na sua sustentabilidade, era importante saber que se encontravam perante um fecho de interdependências onde tudo tinha a ver com tudo. Salientou que não viviam em ilhas, mas sim numa sociedade cada vez mais interdependente, na qual qualquer coisa no microcosmos refletia aquilo que se passava naquele mosaico de interdependências. -----

----- Disse que aquele ecossistema da mobilidade, que se encontrava centrado na cidadania, apostava numa realidade na qual intervinham vários fatores, em dois sentidos completamente diferentes, designadamente, no sentido do curto prazo e num sentido mais estrutural.-----

----- Explicou que no primeiro era necessário conseguir gerar e manter mercados da mobilidade, precisar o conteúdo material do referido mercado, quer fosse no seu objeto quer fosse no seu limite geográfico. Acrescentou que os mercados não nasciam espontaneamente nas sociedades nem se mantinham por geração espontânea, disse que tinham uma tendência concentradora, geradora de poder económico e que o poder económico entregue a si mesmo era, normalmente, autofágico. -----

----- Salientou a necessidade de uma intervenção das políticas de regulação para a geração de mercados seguida de uma intervenção mais continuada, mais atenta, mais subtil para a manutenção dos referidos mercados, prevenindo uma eventual captura quer do poder económico, quer do poder político. Alongou que uma sociedade que aspirasse por uma democracia de elevadíssima qualidade teria de prevenir o fenómeno da captura, um fenómeno teorizado por muitos autores. -----

----- Acentuou, relativamente à segunda pergunta, que qualquer solução estruturante teria de, necessariamente, passar pela geração de mercados de mobilidade, mercados eficientes, sem práticas restritivas e que não distorcessem a concorrência, sendo que aquela palavra *concorrência* também carecia de uma explicação mais detalhada.-----

----- Revelou disponibilidade em responder a todas as perguntas que pretendessem fazer. -----

----- **O Senhor Dr. Luís Cabaco Martins**, representante da empresa Barraqueiro, agradeceu à Assembleia de Lisboa, na pessoa da Senhora Presidente, o convite endereçado à Barraqueiro. Considerou que aqueles debates eram muito importantes pois promoviam a clarificação e o esclarecimento de determinados assuntos que eram, na maioria das vezes, tratados de forma epidérmica. -----

----- Procurou responder à questão “quem faz o quê e quem paga”. Julgou que, enquanto entidade privada, enquanto empresa com experiência no setor, eram capazes de responder de forma clara àquela questão.-----

----- Entendeu, a Barraqueiro, que poderia ser importante, primeiro, definir quem deveria de ser o concedente, segundo, quem deveria operar e, terceiro, falar um pouco do serviço público de transporte tentando perceber se queriam ou não um serviço público de transporte. Expôs que, na sua opinião, aquela era a questão central. -----

----- Fez uma breve apresentação do grupo Barraqueiro. Historiou que aquele proprietário tinha adquirido, em mil novecentos e sessenta e sete, uma pequena

empresa da Malveira, com cerca de onze autocarros, e que a tinha transformado no maior grupo ibérico em transporte rodoviário de passageiros. Alongou que tinha diversificado a sua atividade e que, naquela altura, operava em metro ligeiro e em comboio, e que era o único grupo português, com dimensão, na área dos transportes, que era um grupo com solidez financeira, forte, estável e com perspetiva de futuro. Resumiu que era um grupo que, apesar de manter as suas origens familiares, olhava para a frente conseguindo ter uma perspetiva de futuro, não olhando para o transporte público como sendo uma perspetiva de curto prazo. -----

----- Relativamente ao concedente, considerou que não valia a pena perder muito tempo em torno daquele assunto. Disse apenas que em Portugal se criavam muitos problemas em torno de questões que por vezes tinham respostas simples. Apontou a existência de uma confusão institucional instalada há décadas. Salientou que existiam entidades reguladores para todos os gostos, designadamente o IMT, as Autoridades Metropolitanas de Lisboa e Porto, entre muitas outras. -----

----- Referiu que na Europa, no transporte urbano, a titularidade da concessão era atribuída às entidades locais ou regionais. -----

----- Considerou que as conversações entre a Câmara de Lisboa e o Governo, relativamente à titularidade da Carris e do Metro, poderiam ser uma luz ao fundo do túnel, no sentido de se definir aquilo que se pretendia em relação à gestão do transporte, clarificando o caminho para um verdadeiro serviço público de transporte. --

----- Declarou que o financiamento era fundamental. Explicou que se tratava de encontrar uma solução financeira que complementasse os proveitos que se retiravam das tarifas. Reforçou que era fundamental para um serviço público de transporte. Acentuou que, de uma forma geral, as pessoas não tinham capacidade financeira para pagar os preços que os títulos de transporte deveriam ter para cobrir os custos. Acentuou ainda que aquela matéria era absolutamente fundamental para que pudessem ter tarifário social e um transporte público verdadeiramente social.-----

----- Explicou que para poder ter um transporte público com preços adequados e comportáveis, tinham de ter soluções de financiamento complementares às tarifas. -----

----- Relativamente ao “quem deve operar”, disse que era um tema complexo. Expôs que a legislação comunitária não adotava nenhuma posição em relação àquela matéria. Partilhou que os operadores privados, com experiência, defendiam que poderiam, eventualmente, ser as entidades mais indicadas para operar, salvaguardando que admitiam, obviamente, outras opiniões. Sustentou aquela afirmação, a de que poderiam ter um resultado mais eficaz na gestão do transporte. Apontou, em primeiro lugar, a experiência, o *Know-How*, a capacidade. Afirmou que deveria ser o concedente a definir qual o transporte, a definir as condições da realização e do cumprimento do serviço e que deveria, sob o ponto de vista dos privados, atribuir a responsabilidade daquela operação a quem sabia do *metiér*. -----

----- Salientou ainda as vantagens existentes. Referiu alguns casos da Europa, designadamente, Londres, Estocolmo, Frankfurt, Varsóvia, Manchester e, entre muitas outras, Lion, cidades europeias, com tradição de transporte público de qualidade, que tinham concessionado a operação dos transportes urbanos a operadores privados.

Partilhou que também pensavam que, quer para o mercado, quer para os utilizadores, quer para os próprios trabalhadores das empresas, era um tema que estava sempre na ordem do dia, que, aliás, os próprios Sindicatos do Metro e da Carris já tinham assumido uma posição relativamente àquela questão, se deveria estar na Câmara ou se deveria de estar no Governo. -----

----- Apontou que os utilizadores tinham mais vantagens numa gestão profissional, por ser uma gestão, fundamentalmente, focada no cliente. Explicou que por não se encontrarem dependentes de ciclos políticos, ou de campanhas eleitorais, mudanças de Primeiro-ministro ou de Presidente de Câmara, o serviço era mais estável, pois eram independentes do poder político. -----

---- Deu como exemplo a gestão da Carris naqueles últimos quatro anos, um pequeno exemplo dos efeitos perversos de uma empresa dependente do poder político. Expôs que dois mil e nove a dois mil e treze a Carris tinha reduzido vinte e um por cento de quilómetros na sua oferta e considerou que era um dado esmagador. Afirmou que eram, fundamentalmente, opções políticas, quer se concordasse ou não, opções que tinham determinado uma mudança na política profissional de uma empresa de transporte público. -----

----- Lembrou, relativamente aos trabalhadores, que apenas o sector público tinha tido congelamentos e reduções salariais, congelamento das promoções e que apenas no setor público é que se falava em despedimentos ou rescisões em massa e que não tinha ouvido falar nada daquilo no setor privado, pelo contrário, mencionou que até existia criação de emprego. Disse, numa retrospectiva, que não percebia em que ponto é que os trabalhadores do Metro e da Carris se poderiam sentir mais protegidos, nos seus direitos sociais e laborais, por pertencerem ao sector público. Deu o exemplo da ANA e do Grupo Fidelidade. Referiu que após a reprivatização, as novas administrações, tinham reposto os cortes salariais impostos pelo Orçamento de Estado -----

----- Fez uma última referência. Declarou que um transporte público precisava de ter um contrato de serviço público, definindo as regras. Disse que deveria de ser o concedente a definir no contrato as obrigações do serviço público, aquilo que o operador teria de, obrigatoriamente, fazer. Salientou que daquela forma o operador privado apenas fazia aquilo que o contrato determinasse e que as indemnizações compensatórias teriam de existir de forma a assegurar um tarifário social. -----

----- Realçou que em Lisboa se tinham perdido os tarifários sociais por razões conjunturais e políticas e que aquelas questões teriam de ficar acauteladas no caderno de encargos e na definição daquilo que eram as obrigações de serviço público, sendo o financiamento fundamental para financiar a diferença entre as receitas e os custos e, a sustentabilidade. -----

----- Afirmou que o iriam conseguir um melhor transporte público, um transporte sustentável, até do ponto de vista ambiental. Assegurou que uma boa rede de transporte público resolvia os problemas ao nível do congestionamento, ao nível da sinistralidade e assumiu que era o que todos desejam enquanto lisboetas, uma cidade melhor e ambientalmente mais interessante. -----

----- **O Senhor Dr. Luís Barroso, da Carris/ ML** lembrou que o debate se centrava num tema e colocava duas questões simples, mas difíceis de responder. Disse que iria falar da situação em que aqueles dois operadores se encontravam e como é que deveriam de funcionar.-----

----- Relativamente à primeira pergunta começou por dizer que tinham um regulador que naquele caso era o IMT, que se estava a transformar em AMT, Autoridade de Mobilidade e Transportes, e que era aquele regulador o responsável por definir os regulamentos daquele sector e zelar pelo seu cumprimento.-----

----- Recordou que em termos de transporte rodoviário a principal Lei, pela qual se regulavam, era de mil novecentos e quarenta e oito, logo, mais velha do que o Metro. Explicou que as Autoridades Metropolitanas de Lisboa e do Porto é que deveriam de definir os planos operacionais de transporte e, considerou que aquele era um ponto no qual os municípios e as áreas metropolitanas também deveriam de intervir, nomeadamente, ajudando a definir aquilo que cada região necessitava, ajudando na implementação das interfaces de transporte público e, entre outros, criando estacionamento para o transporte individual. Resumiu que tudo aquilo deveria fazer parte de um plano operacional de transporte.-----

----- Falou dos agentes económicos que eram, naquele caso, os operadores. Disse que tinham, obviamente, como missão operacionalizar os planos operacionais, transportar as pessoas de acordo com o plano que fosse definido bem como, gerir os parques de estacionamento e as áreas envolventes à operacionalização.-----

----- Apontou que era na questão “quem paga” que os problemas surgiam. Referiu a existência de uma opção muito concreta, uma opção que dizia que a principal fonte de receita do transporte público deveria ser o utilizador do transporte público, tal como os parques de estacionamento, que eram pagos pelos seus utilizadores, justificando assim as atualizações tarifárias.-----

----- Asseverou que aquela opção não era suficiente e que era necessário definir um modelo mais amplo. Disse que, na sua opinião, o princípio básico que deveria presidir um modelo de financiamento deveria de ser a garantia do equilíbrio operacional do serviço prestado, ou seja, as receitas geradas pela operação, teriam de cobrir, obrigatoriamente, os gastos operacionais suportados pelo serviço prestado. Explicou que a medição seria feita através dos gastos diretos com o serviço, designadamente, despesas com combustíveis, com fornecimentos e serviços externos e gastos com o pessoal.-----

----- Explicou aquilo que tinha acontecido com a Carris e com o Metro de Lisboa em dois mil e treze. Informou que tinha procurado expurgar as variáveis contabilísticas e outras que, embora estivessem ligadas à empresa, não se encontravam ligadas àquela operação. Expôs que, no caso da Carris, as receitas tarifárias tinham, em dois mil e treze, coberto oitenta e nove vírgula dois por cento dos gastos operacionais, ou seja, tinham ficado dez vírgula três milhões de euros por cobrir. Voltou a frisar que aqueles valores diziam respeito às receitas versus gastos diretos.-----

----- Relativamente ao Metro, disse que a cobertura daquela operação tinha ficado e setenta e oito vírgula quatro por cento, salientando a existência de um défice, entre a cobertura e as receitas tarifárias, na ordem dos dezassete vírgula três milhões. -----

----- Realçou que aquele prejuízo, de vinte e sete vírgula seis milhões, fora antecedido por um forte aumento das tarifas e de uma forte redução dos gastos. -----

----- Evidenciou que a redução de gastos, entre dois mil e dez e dois mil e treze, tinha sido superior a trinta e cinco por cento. Realçou que aquela redução de gastos apenas tinha sido possível graças às pessoas envolvidas, aos colaboradores da empresa e, também, a uma forte liderança e ao conhecimento de uma pessoa que não podia deixar de referir, designadamente, o Dr. Silva Rodrigues, que tinha sido, por mais de dez anos, Presidente da Carris e tinha implementado, naquela empresa, um plano de reformas que tinham conduzido àqueles resultados. -----

----- Elucidou que não eram apenas défices operacionais porque ainda existiam outras receitas que, não estando ligadas diretamente à sua operação derivavam da sua atividade, nomeadamente, a publicidade. Contou que na Carris, no ano anterior, tinham conseguido dois vírgula três milhões e no Metro três vírgula cinco milhões de despesas suplementares. -----

----- Esclareceu que, no total, lhes faltava cobrir vinte e um vírgula oito milhões de euros sem indemnizações compensatórias e sem outro tipo de gastos, nomeadamente, os investimentos. Lembrou que as empresas procuravam fazer os investimentos estritamente necessários à manutenção das suas frotas e que, se no caso do Metropolitano se encontravam no período de meia vida económica dos comboios, no caso da Carris começavam a ter problemas. Fez saber que cerca de oitenta por cento das carreiras da Carris eram certificadas, impondo um elevado padrão de qualidade nomeadamente a idade da frota. Disse que o tempo médio da frota não poderia ser superior a quinze anos e que era necessário reinvestir para manter aquela certificação. -

----- Referiu que também tinham investimentos no Metropolitano, sobretudo ao nível da infraestrutura, pois os túneis necessitavam de manutenção constante. Estimou que no caso do Metropolitano seriam cerca de quinze milhões anuais e, no caso da Carris, outros quinze milhões, que iriam ser necessários a partir de dois mil e dezasseis. -----

----- **O Senhor Dr Rui Lopo**, Vogal do Conselho de Administração dos Serviços Municipalizados dos Transportes Coletivos do Barreiro e também Vereador na Câmara Municipal do Barreiro, agradeceu o convite. -----

----- Caracterizou os transportes coletivos do Barreiro. Disse que eram, comparativamente ao universo da Área Metropolitana de Lisboa, um pequeno operador. Partilhou que tinham, naquele momento, cerca de dez milhões de viagens ao ano, distinguindo que se tratavam de viagens reais e, explicou que apesar de a maioria dos operadores possuírem sistemas de bilhética capazes de contabilizar o número de viagens, ainda existiam operadores a trabalharem com base nos dados do INE. Situou, para se perceber o nível da retração, que há três transportavam doze milhões e meio. ---

----- Acrescentou que eram um operador de transportes num contexto específico do Barreiro. Desenvolveu que se tinham deparado, na década de cinquenta-sessenta, com

a necessidade de responder às necessidades emergentes do Barreiro e que por isso a data fundação dos transportes coletivos do Barreiro era de cinquenta e sete.-----

----- Especificou que atuavam, por questões regulatórias, apenas dentro dos limites do Concelho e que apesar de existirem estações intermodais de transporte ferroviário no Concelho vizinho, mas a cinquenta metros do Barreiro, que não podiam atuar naquelas estações. Salientou que os mecanismos regulatórios ainda não se tinham adaptado, na maior parte dos casos, às necessidades das populações. -----

----- Referiu que os Serviços Municipalizados de transportes tinham conseguido, ao longo dos tempos, adaptar o seu funcionamento, a sua oferta à descaraterização da tipologia de funcionamento urbano face à data da sua fundação.-----

----- Historiou que o Barreiro se tinha desindustrializado, não por opção própria, mas por opção governamental, e que os TCB se tinham adaptado às novas necessidades e serviam, naquela altura, três tipologias de utilização repartidas, de forma a simplificar, em terços. Identificou que o primeiro terço correspondia às pessoas que faziam o movimento pendular, o segundo para transporte escolar e o terceiro destinado àqueles pequenos serviços urbanos que as pessoas utilizavam no seu dia-a-dia, nomeadamente para se deslocarem ao hospital, às finanças e, entre outros, para passear. Destacou, que tinham um passe quase gratuito para as pessoas com mais de oitenta anos, pois entendiam, no que ao direito à mobilidade dizia respeito, que as pessoas tinham direito a passear, criando assim um elo importante na relação que aqueles utentes tinham com a Cidade. -----

----- Apresentou um gráfico referente à componente financeira. Chamou a atenção para uma área que era, de grosso modo, as receitas dos Transportes Coletivos do Barreiro durante um ano. Acrescentou que aquele gráfico, de alguma forma, resumia a evolução entre dois mil e dois mil e treze e que apesar de perpassar, pelo menos, dois mandatos, dois partidos políticos diferentes, que os relatórios e contas dos transportes não tinham deixado de ser, unanimemente, votados em Assembleia Municipal. -----

----- Salientou que a perceção que se tinha, naquele Concelho, da importância dos transportes, ultrapassava as questões partidárias, evidenciando que tinham conseguido, com alguma estabilidade, discutirem aquelas matérias, que tinham conseguido, sempre, encontrar plataformas de entendimento. -----

----- Explicou que a área, do gráfico, a azul eram as receitas próprias; que o quadro em dois tons de verde era aquilo que a Autarquia do Barreiro tinha transferido para despesa corrente e focou duas notas, que lhe pareciam relevantes na apreciação dos transportes, nomeadamente, a linha amarela e a linha azul escura no cimo do gráfico.

----- A linha amarela era a repartição de receita. Começavam a entrar numa discussão que para quem podia não conhecer tão bem a matéria podia parecer um pouco difícil, mas que era fundamental para perceberem aquilo que já tinha sido dito por alguns intervenientes, que era o sistema de financiamento. Sem o discutirem não chegavam a lado nenhum. -----

----- A repartição de receita era a bitola usada entre os operadores de transporte para repartir a receita dos títulos de transporte na Área Metropolitana de Lisboa, que era muito dinheiro. Acontecia que até uns meses atrás a bitola usada era de 1989, era

repartido entre os operadores de transporte o bolo do financiamento mensal pelos passes todos na Área Metropolitana de Lisboa com dados de 1989, o que era difícil de entender, até com despachos do Secretário de Estado já mais recentes, mas que penalizavam objetivamente todos os operadores públicos de transporte. -----

----- Não se reconhecia que a realidade do Metropolitano de Lisboa, ou do serviço praticado pela Carris, ou até a realidade da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa. Em 1989 não existia a Ponte Vasco da Gama, não havia comboio na Ponte 25 de Abril, o comportamento de mobilidade das pessoas não era o mesmo do atual. Portanto, até janeiro do corrente ano os valores transferidos eram diferentes dos reais. -

----- Atualmente conseguia-se saber quem andava onde, quantos quilómetros andava em que operador e era possível com modelos matemáticos entregar a parte da receita do bolo da bilhética a quem de facto fizera essa despesa. Era conhecido quais vinham sendo os operadores prejudicados sobre essa matéria ao longo de décadas, particularmente a Carris e o Metro, em milhões de euros. Era público quem tinha sido beneficiado com esse processo.-----

----- Os Transportes Coletivos do Barreiro tinham sido prejudicados durante esses anos todos, porque só começara a receber, grosso modo, aquilo que era justo a partir de janeiro de 2014. Estava-se a falar de cerca de 300 mil euros por ano, que não tinham a linearidade do gráfico, porque como também o comportamento das pessoas se fora alterando, em tempos teriam tido direito a receber mais, mas o que importava era resolver e depois ver como se enquadravam os problemas daí resultantes.-----

----- A linha azul era outro tema que lhe parecia importante, que eram as famosas indemnizações compensatórias e que no léxico atual se denominavam “obrigações financeiras por compensação de serviço público”, que no caso concreto dos Transportes Coletivos do Barreiro nunca existira. A linha azul era perfeitamente virtual, podiam apagá-la. O que lá estava era o que deveriam ter recebido e nunca receberam, os Transportes Coletivos do Barreiro nunca foram contemplados pela Administração Central para a indemnização compensatória. -----

----- Todos os operadores de transporte na Área Metropolitana de Lisboa recebiam indemnização compensatória pelo serviço público que prestavam, mas os Transportes Coletivos do Barreiro não recebiam. -----

----- O que se tinha alterado para o concreto da atualidade era que havia uma Portaria de julho do ano anterior que enquadrava a possibilidade dos operadores receberem a indemnização compensatória por obrigação de serviço público associada aos passes que vendiam às pessoas. À partida, queria acreditar que sim, os Transportes Coletivos do Barreiro passariam a receber essa verba, mas apenas de 2013 para a frente, mas reparassem no défice que falta dessa receita durante tantos anos representava nas execuções orçamentais. -----

----- A linha a vermelho era a linha da despesa, que em termos de serviço de transporte não parecia crítica para nenhum dos operadores, públicos ou privados. Na sua opinião, enquanto quem geria executivamente essa matéria, era perfeitamente sustentável, as operações de transportes eram sustentáveis. Necessariamente, teriam que se ir

adaptando à estrutura de receita e essas coisas eram dinâmicas, era como gerir uma câmara ou uma casa. -----

----- Havia uma quebra na estrutura de despesa em 2011, já tinha havido em 2010 mas o aumento do preço dos combustíveis sugara completamente essa tentativa de redução da despesa. Em 2013 não se conseguira equilibrar tão bem porque não se conseguira ir mais longe. Era um equilíbrio difícil e o que seria importante perceberem era que se houvesse uma abordagem responsável pelo conjunto de intervenientes, mas particularmente por parte da Administração Central, reconhecendo o que tinha sido dito por todos, de que dificilmente as receitas das operações de transporte conseguiam cobrir 100% dos seus custos. -----

----- Se houvesse um apoio à tarifa social, que no caso não era dos pobrezinhos, não era dos que não podiam pagar, era de todos, porque nem todos contribuiriam para o sistema se não houvesse essa tal comparticipação. Dificilmente as empresas ou os sistemas poderiam ser sustentáveis, colocando em risco o próprio sistema. Esse era o ponto, para não colocarem em risco o sistema, ele tinha que tender para o seu equilíbrio com compensações. -----

----- A Área Metropolitana de Lisboa tinha feito um debate, um ano e meio antes, sobre essa matéria. Não tinha sido apresentado nenhum modelo, de cidade nenhuma do mundo, em que não houvesse uma comparticipação financeira por parte da tutela governamental, ou da tutela regional, ou da figura que existisse nesse país. -----

----- **Tiago Farias**, Diretor Municipal da Mobilidade e Transportes da Câmara Municipal de Lisboa, apresentando um *power point*, disse que por vezes, sendo o último orador, era difícil não ser repetitivo. -----

----- Iria olhar para a pergunta que fora colocada, que era “O sistema de mobilidade urbana, quem fez e quem paga?”, e se calhar começava por lembrar um pouco quais eram os desafios que uma cidade como Lisboa e a Área Metropolitana tinham em cima da mesa. -----

----- O desafio não era apenas uma frota de autocarros eficientes a custos competitivos e a servir a cidade, era muito mais do que isso. A Cidade de Lisboa estava a repensar a forma de gerir o seu espaço urbano e pretendia devolver à cidade os seus residentes, transformar-se numa cidade de bairros com vida própria, com praças, com vida e alegria no espaço público, com capacidade de deslocar de uma forma mais sustentável. Essa deslocação tinha um objetivo que não era moverem-se, era chegar ao destino, que podia ser a visita de um amigo, podia ser um emprego, podia ser a escola, podia ser o lazer, podia ser apenas partilhar espaço público e emoções tão fortes que a Cidade de Lisboa permitia oferecer. -----

----- Quando perguntavam quem pagava a mobilidade, a dúvida era se a mobilidade era pedonal, mobilidade ciclável, mobilidade inclusiva, para todos. Começava-se a ver que grande parte da mobilidade era paga por quem geria o espaço público. Esse era o primeiro aspeto muito importante, era a cidade que estava a pagar a mobilidade, só que essa não era valorizada em dinheiro, era criticada com certeza mas não tinha o seu valor próprio. -----

----- No fundo, uma cidade sustentável precisava de ter suporte ao peão, precisava de ter suporte às bicicletas, precisava de ter redes cicláveis e pedonais. Isso tudo fazia parte de uma estrutura pesada, com custos que tinham de ser pagos. Ressalvava esse aspeto porque, conhecendo grande parte dos colegas que falaram e sabendo que vinham do mundo do transporte rodoviário de passageiros, tinha orientado o início da sua intervenção mais para essa vertente. -----

----- Se pensassem na Cidade de Lisboa e se pensassem no transporte público, Lisboa tinha dois grandes operadores, o Metro e a Carris, mas o elemento estruturante era a Carris. Era o instrumento mais poderoso, mais flexível e com maior capacidade de responder às necessidades do presente e do futuro que a Cidade de Lisboa tinha ao seu alcance do ponto de vista de transporte não individual e não motorizado. Ignorara a Carris era separarem-se da realidade de uma cidade que pretendia ser sustentável, inclusiva e capaz de responder da forma mais eficiente ao mundo da economia e ao mundo do ambiente. -----

----- Não podia deixar de referir o que tinha acontecido nos últimos anos, que era marcante para a Cidade de Lisboa e que era fruto da pergunta que a Senhora Presidente tinha colocado, quem geria e quem pagava. O que se via no gráfico, no eixo horizontal era a evolução ao longo do tempo, de 1975 até 2012, o número de passageiros que as duas empresas transportaram. O Metro sempre tinha transportado mais de 100 milhões de passageiros por ano e tinha uma evolução de crescimento até cerca de 2005, com um estágio de maturidade de 2005 a 2010, onde estabilizara em cerca de 180 milhões de passageiros por ano. -----

----- A Carris, nos momentos em que a Cidade de Lisboa era pouco motorizada e dependia fortemente do transporte público, nos seus melhores momentos chegara a transportar 500 milhões de passageiros por ano. -----

----- Os anos noventa eram conhecidos pelos anos da motorização, pelos anos do sonho de ter um automóvel, de o poder estacionar, de poder viver em qualquer parte da cidade, ignorando que uma grande parte dos lisboetas não tinha carro, não tinha carta, ou não tinha sequer idade para poder tirar proveito dos transportes. -----

----- O que se reparava era que com essa motorização a Carris perdia o seu protagonismo e chegava também a perto de 2006 com valores estabilizados na casa dos 230/240 milhões de passageiros. -----

----- Eram dois instrumentos fortíssimos, mas que nos últimos três anos, porque quem pagava não era quem geria, entrara-se numa espiral inacreditável e que não podia deixar de referir. Cortava-se na oferta e a produção baixava. O Doutor Luís Cabaço Martins, muito bem, tinha referido cortes de 20%, mas com quedas superiores a 20% no efeito fundamental de promover mobilidade. Tinham-se perdido mais de 100 milhões de passageiros, perderam-se oportunidades, ignoraram-se sectores de mercado muito importantes, quer no espaço, quer no horário, e atualmente havia um desafio muito grande para resolver. -----

----- Independentemente disso tudo, alguém tinha andado a pagar e não era a Cidade de Lisboa. Estava-se em 2014 e era um ano de espetacular oportunidade para a cidade. Finalmente havia uma luz que permitia pensar que a cidade devia gerir. Se depois era

concessionado ou não, isso era outra história, mas era quem devia pensar a função da Carris e do Metro. Poderia finalmente, ao fim de décadas, ter novamente isso como um dos seus patrimónios. -----

----- Era um desafio complexo, financeiro, de modelo de gestão, com enormes oportunidades para os gestores da cidade e quem vivia na cidade colocar em cima da mesa a rede e a oferta que pretendiam, os tarifários, que atualmente estavam completamente desadequados. Perderam-se enormes oportunidades, porque não se adaptavam tarifários a quem queria utilizar o Metro e a Carris. Em termos de produtos integrados, uma cidade tão tecnológica, com tantos serviços de mobilidade, depois parecia fechar os olhos à integração. -----

----- Independentemente disso tudo, de se ter perdido mais de 100 milhões, de se ter perdido a conectividade, de se ter perdido grande capacidade de oferta que existia, essencialmente em horários pós laborais e em fim de semana, continuavam a haver grandes indemnizações por parte do Estado. -----

----- A pergunta final era quem, afinal, pagava isso e quem geria e a melhor forma era olhar para um quadro que o Milton Friedman, já falecido mas que fora um brilhante economista, costumava usar. Dividia-se em dois eixos: de quem era o dinheiro e onde estava a ser gasto. Se o dinheiro era de todos e estava a ser gasto em produtos de todos, eram racionais com o que faziam com o próprio dinheiro, poupava-se, fazia-se um plano de negócio, analisavam-se custos e tentava-se tirar o máximo de valor desse investimento. -----

----- Se por acaso o dinheiro não era de todos e estava-se a gastar no vizinho, então não estavam preocupados se saía caro ou barato e não estavam preocupados com a qualidade porque o produto era usufruído por outros. -----

----- O que queria concluir era que o que acontecera nos últimos três anos, com quem geria e com quem gastava, era que quem estava a pagar não era local e preocupava-se em economizar, preocupava-se em garantir que na folha de excel os resultados saíam mais positivos, mas não se preocupava se o valor acrescentado gerado para a cidade era o mais adequado. -----

----- Tinham que passar de um modelo que quem pagava não geria para um misto de que quem geria provavelmente também teria que pagar. -----

----- **Rodolfo Knapic**, eleito na Freguesia de Santo António, dirigente sindical independente de quadros superiores e técnico superior no Metropolitano de Lisboa, disse que sabendo-se haver três entidades, Autoridade de Transportes e IMT, tinham operadores públicos e privados com comparticipação/compensação pelo serviço público que prestavam através de indemnizações compensatórias. -----

----- Embora se tivesse feito recentemente um esforço real na repartição de receitas, atualizando a chave de repartição, no entanto, no caso dos combinados estavam alicerçados em protocolos, também era necessário fazer o ajustamento dos protocolos dos combinados. -----

----- Como estava na calha a concessão dos transportes, para além da descrição da situação atual, seria muito importante indagar como seria em concreto o modelo de concessão/financiamento. Nesse modelo, para o Estado o poder fazer, deveria saber

quanto custava atualmente fazer/explorar o serviço de acordo com esse próprio modelo. -----

----- Para isso era necessário haver um comprador público, devidamente fundamentado para ser credível. Para haver um comprador público credível seria necessário colocar o Metro e a Carris, enquanto públicas, objetivamente a funcionar de acordo com esse modelo, com as condições desse contrato de concessão, para aferir objetivamente os custos. -----

----- Então, mais tarde, o Estado já seria possuidor do indispensável comprador público em bases credíveis, que permitisse lançar a concessão naqueles moldes/objetivos, sabendo que seria ou não mais vantajoso para o erário público.-----

----- Terminou com uma pergunta e um pedido. A pergunta era se havia no momento indicadores fidedignos e suficientes para o lançamento de um concurso público e para avaliar se a concessão a privados iria custar mais ou menos que a operação na esfera pública. -----

----- O pedido era que não se afirmasse à priori que, por definição, no privado sairia mais barato sem avaliar se estavam a falar do mesmo serviço, com as mesmas obrigações e garantias, designadamente segurança, e sem ter avaliado com rigor quanto custaria prestar esse serviço na esfera pública, nas mesmas condições que seriam dadas aos operadores privados. -----

----- **Fernando Carvalho Santos e Silva** começou por agradecer a oportunidade de exprimir a sua opinião. -----

----- Fazendo o diagnóstico à mobilidade urbana, o aspeto que saltava mais à vista, como deficiente, era o excessivo peso do transporte individual nas deslocações diárias. Uma medida a tomar seria uma transferência, podiam começar com um plano e transferir 10% de transporte individual para transporte coletivo, o que segundo as suas contas daria cerca de 16 milhões de euros de economia por ano.-----

----- Outro aspeto era que o desenvolvimento das redes do Metro vinham sendo feitas desligadas das políticas de urbanismo. Assistia-se à desertificação da cidade nos seus limites, havia transferência de serviços, oficinas e atividades secundárias, para os subúrbios e as próprias pessoas iam viver para fora. Depois sobrecarregava-se com transporte individual as ligações diárias. -----

----- A mensagem que se devia ter em atenção era que para desenvolver uma rede de transportes urbanos seria preciso interliga-la com os planos de urbanismo, de organização do território e de combate à desertificação.-----

----- A forma como se conseguiria dinheiro para isso, finalmente parecia que os fundos comunitários iriam ser utilizados em obras do metropolitano para a estação Reboleira, mas a aplicação dos fundos comunitários não vinha sendo feita vivamente. -----

----- Também não eram utilizadas soluções do tipo metro ligeiro, ou de transporte de curta distância. -----

----- A perceção que havia era de grandes dificuldades na coordenação intermunicipal na Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Ainda sobre o financiamento, seria interessante desenvolver as políticas de fiscalização do estacionamento e as portagens nas zonas centrais da cidade. Sobre

outros processos de financiamento, tinha enviado um texto, para o site que depois poderia ser consultado.-----

----- **João Pinheiro**, Deputado Municipal de Lisboa, cumprimentou todos os presentes, com um agradecimento especial aos oradores que iam com a Assembleia Municipal debater essa realidade identificada como prioritária desde a primeira sessão da Assembleia Municipal de Lisboa. A mobilidade e o sistema de transportes em Lisboa era um dos temas prioritários do mandato.-----

----- Nesse sentido, a primeira questão, e ao longo de algumas abordagens feitas noutras sessões, parecia uma questão volátil. Respeitando e valorizando as apresentações teóricas a propósito de modelos possíveis, também tinham que encarar a realidade tal como ela se apresentava. Essa aparecia plasmada em documentos de estratégia orçamental, na Resolução do Conselho de Ministros nº 45/2011, com uma opção ideológica clara de privatizar a operação do sistema de transportes em Lisboa. --

----- Nessa medida e como se preocupavam com o direito à mobilidade como um direito universal para todos os cidadãos, não se pretendia nessa matéria conformar com qualquer exclusão. A questão que colocava era se enquanto operadores especializados, enquanto autoridades na matéria, enquanto eventualmente participantes na consulta pública que teria antecedido essa medida anunciada na semana anterior como uma realidade para junho pelo titular da pasta governamental, se existiria algum documento estratégico de referência, um estudo económico, uma comparação entre modelos públicos e privados que pudesse sustentar e dar tranquilidade a essa aspiração universal de garantir uma mobilidade para todos, fosse um operador público ou privado.-----

----- Ligando a questão com quem pagava, em primeira linha seria o utente cada vez mais. Pagava não só a tarifa do transporte, como pagava a tarifa do estacionamento cada vez que queria complementar o transporte individual com o transporte público e pagava também as receitas diversificadas de consumos nas redes de metropolitano, através de concessão de lojas e tudo o mais.-----

----- A questão que colocava era se em termos de sustentabilidade o modelo de financiamento não deveria também envolver receitas fiscais de incidência municipal, por exemplo o IMI, operações de estacionamento, também a valorização imobiliária propiciada pela operação das redes de transportes. -----

----- Aproveitava para uma pergunta provocatória: porque não, se existia a intenção anunciada do Estado assumir o passivo histórico das redes de transportes propiciadas pelo investimento em prol de uma operação de privados, se essa opção não se deveria colocar também perante uma eventual possibilidade de conceder às autoridades regionais e locais a responsabilidade de serem as concedentes já com esse passivo histórico resolvido. -----

----- **Anabela Carvalheira**, trabalhadora do Metropolitano e dirigente sindical, disse que ao tema em debate deveria estar subjacente uma questão determinante, se os transportes públicos na cidade deviam estar integrados num sistema global, de interligação entre todos os modos de transportes da região, funcionando de forma

articulada entre si, ou eram empresas, cujo objetivo central era gerarem lucros para os acionistas. -----

----- Desde logo importava referir que a iniciativa privada nos transportes, que na sua opinião deveriam ser públicos, só era possível num quadro de PPP's, uma opção claramente ideológica e que defendia que o privado era melhor gestor e que a concorrência concretizava um “milagre” que promovia a garantia do sistema. -----

----- Defendiam um serviço público de qualidade que respondesse às reais necessidades das populações, como instrumento fundamental para a organização integral e equilibrada do território. Só podia ser assegurado no âmbito da questão atrás referida e, por isso, tinha que fazer parte das obrigações sociais a assegurar pelo Estado, pelo que tinham de inverter as atuais opções políticas, que colocavam os utentes e trabalhadores a financiarem esse serviço.-----

----- Importava pois constatar a realidade até aos dias atuais. Com as privatizações todos pagaram, mais com exceção dos que as receberam:-----

----- a) Os utentes pagaram mais, comparassem os preços praticados na Fertagus vs CP; -----

----- b) O Estado pagava mais, analisassem os custos das PPP's rodoviárias que custavam milhares de milhões de euros, comparassem o custo do Metro Sul do Tejo por passageiro versus Metropolitano de Lisboa, tivessem em conta os 180 milhões de euros em indemnizações pagos à Fertagus. Era evidente que na assinatura de cada contrato, a propaganda valorava os benefícios, mas até ao momento todos os contratos se revelaram poços onde o erário público se enterrava. -----

----- c) O País perdia muito ao entregar um sector estratégico à lógica da acumulação privada, fomentando opções erradas que prejudicavam o que estava a montante e a jusante desse sector, impondo rendas excessivas, facilitava a saída de recursos do País e a destruição do aparelho produtivo nacional e levava à redução da oferta. -----

----- No que concernia ao Metropolitano de Lisboa, o Estado obrigara essa empresa a financiar todo o alargamento da rede, obrigando-a a endividar-se. Numa operação especulativa, os gestores com o apoio do governo optaram pelas operações “swaps”, que causaram um custo para o ML superior a mil milhões de euros. -----

----- Contudo a dívida do metropolitano era uma falsa questão. Nas empresas públicas a dívida resultava da suborçamentação, da desorçamentação e do serviço da dívida, era dívida pública escondida que fora utilizada para esconder o défice real do Orçamento de Estado e a dívida real do Estado. Tinha criado enormes oportunidades de negócios à banca, através da aplicação de taxas superiores de rentabilidade, e estava a ser utilizada como campanha mistificatória contra as empresas públicas, apoiando o objetivo estratégico de mercantilizar e privatizar o sector. -----

----- Perguntou, então, como resolver o prolema. -----

----- Decidira o Governo aumentar os custos para os utentes e reduzir o número de trabalhadores e os custos salariais, ao mesmo tempo que se criavam lugares de direção para alguma clientela, com aumentos mensais superiores a 1.700€. -----

----- Apesar dessa redução de 20% dos passageiros, as receitas de 2010 a 2013 cresceram 27%, o que significava um aumento unitário de 59%. No mesmo período o

número de trabalhadores diminuiria 26% e os custos com pessoal tiveram, igualmente, uma diminuição de 16%.-----

----- Conclusão, os utentes pagaram mais e os trabalhadores receberam menos. Perguntou se com isso tinha melhorado a situação da empresa. A resposta era não. -----

----- Com mais receitas e menos custos operacionais, os custos financeiros aumentavam, o que demonstrava que o problema era estrutural, procurando o Governo entregar o que dava lucros, em prejuízo do serviço social, deixando os custos financeiros para serem pagos por todos.-----

----- **Jairo Correia**, guarda-freio na Carris, disse que o transporte rodoviário oferecido à população da cidade e dos concelhos limítrofes pela Carris era essencial para a garantia da mobilidade de uma enorme faixa da população, para acesso a diversos pontos, que pela sua própria natureza não eram cobertos pelos outros meios de transporte e como resposta também a um conjunto de cidadãos, que por condições físicas de mobilidade, encontravam no transporte público rodoviário a única forma eficaz de se movimentarem.-----

----- Lamentavelmente, as opções políticas de gestão da Carris havia muito que só consideravam importante esse direito à mobilidade em situações em que os trabalhadores se viam forçados a recorrer à greve. -----

----- Com o arranque em 2002 do processo de “reestruturação” (lessem concretização do plano para entrega a privados) a oferta de transporte começara a ser drasticamente reduzida. Fora nessa altura que em muitos pontos da cidade se terminava com várias carreiras a partir das 21.30h, empurrando muitos trabalhadores, estudantes e outros para o transporte individual.-----

----- Tinham-se seguido os vários encurtamentos, alterações de percursos e puras eliminações de carreiras assim como, mais recentemente, a diminuição do número de autocarros postos ao serviço, que tornavam agora evidente para qualquer utente que pagava mais por um transporte que demorava muito mais a chegar e que duplicava os tempos de espera, em resultado da proliferação do conceito de “transbordos” em que atualmente assentava a rede. -----

----- À pergunta “quem faz o quê?“, no que respeitava à Carris várias respostas eram possíveis, de acordo com o sentido da discussão. A ela respondia que quem fazia com que a degradação do serviço público fosse atualmente uma dura realidade, foram e continuavam a ser os sucessivos governos que mandatavam os ”comissários políticos“ que colocavam nas administrações para procederem à brutal redução da oferta concretizada (-20% entre 2010 e 2013), e uma redução de 25% na procura, com a consequente diminuição da taxa de ocupação. -----

----- Quem fazia com que esse transporte continuasse a ser fornecido eram os seus trabalhadores, apesar dos gastos com pessoal, entre 2010 e 2014, terem reduzido 43%, a que se juntava uma perda de 6,4% entre 2000 e 2009, em resultado de atualizações sempre inferiores à inflação registada.-----

----- À pergunta “quem paga?“, estava demonstrado que se por um lado eram os trabalhadores, com o resultado do roubo dos seus salários e demais componentes remuneratórias, também tinham sido e eram os utentes que foram esbulhados com o

aumento de 13% nas receitas e suportaram entre 2010 e 2013 um aumento real de 55% (receita por passageiro/Km em 2010 - 0,106 €; em 2013— 0,164 €). -----

----- Mas não eram exclusivamente esses os “pagantes”, também foram todos aqueles sobre quem se abatia o esbulho fiscal, através do investimento na “economia de casino” em que assentava o verdadeiro escândalo financeiro das “swap’s”.-----

----- No final de 2013 as perdas totais com esses “instrumentos” ascendiam a mais de 77 milhões de euros, que nem as “engenharias financeiras” conseguiam esconder.-----

----- “Quem faz o quê e quem paga?”. Havia quem respondesse que tanto o público como o privado podiam garantir de igual forma a prestação de um serviço público. Os exemplos que existiam, na forma como os privados que substituíram a Rodoviária Nacional asseguravam o serviço público, era esclarecedor. -----

----- Zonas do País com um autocarro de manhã e outro à noite, a periodicidade de hora a hora nas áreas urbanas e, quanto a quem pagava no privado, também eram esclarecedores os exemplos do Metro Sul do Tejo e Metro do Porto, em que todo o investimento fora público. -----

----- Necessariamente que o serviço público só podia ser cabalmente garantido numa lógica de gestão pública dos meios e da coordenação pública desses. -----

----- **José Leitão**, Deputado Municipal de Lisboa, disse que considerava o debate sobre os transportes essencial para o desenvolvimento da cidade. Uma política de mobilidade amiga das pessoas e do desenvolvimento de Lisboa exigia que se favorecesse uma repartição modal mais amiga do ambiente, dando prioridade aos transportes públicos e aos modos suaves de transporte nas áreas centrais, a moderação da circulação nos bairros residências, bem como a racionalização do transporte individual e a articulação, inclusive tarifária entre mobilidade e estacionamento. -----

----- Era um utente diário da Carris e do Metro e ao defender a prioridade aos transportes públicos não ignorava as críticas que se faziam ao serviço prestado pela Carris e pelo Metro, mas não era ingénuo e não se enganava no alvo. -----

----- Estava certo que se fosse a Câmara Municipal a definir os serviços, os percursos, a frequência, o período de funcionamento, os tarifários, teriam melhores transportes públicos em Lisboa e mais cidadãos, com menos recursos, recuperariam o direito fundamental à mobilidade que lhes fora confiscado como resultado das opções do governo nessa matéria. -----

----- A Câmara Municipal tinha-se manifestado interessada na gestão desses serviços públicos. Esperava que o interesse público prevalecesse e que esse papel viesse a ser atribuído à Câmara de Lisboa. -----

----- Considerava que esse debate sobre quem fazia o quê e quem pagava, não podia deixar de responder a algumas questões que deixava à consideração dos membros da mesa:-----

----- Em quanto avaliavam o montante da indemnização devida pelo Estado ao Município de Lisboa, quer pela nacionalização dos ativos relativos ao Metropolitano de Lisboa e à Carris, quer no que respeitava ao aproveitamento e utilização de bens dominiais e outros de titularidade municipal, que não deixariam de ser exigidos contenciosamente se o governo viesse a optar pela concessão a operadores privados.---

----- O Grupo Barraqueiro defendera recentemente “*que as tarifas pagas pelos utilizadores do sistema sejam fixadas de acordo com a realidade sócio-económica dos atuais e potenciais utilizadores dos transportes públicos, e que aquelas não cubram mais do que metade dos custos operacionais do sistema. Os restantes 50% terão de ser garantidos por fontes de financiamento alternativo*”.-----

----- Gostaria que o representante desse grupo dissesse, quando falava em financiamento alternativo, se tinha uma ideia aproximada de quanto teria de pagar anualmente o Estado à Barraqueiro, ou outra empresa privada se assumissem a gestão do Metro e da Carris, ou em que outras receitas indiretas estariam a pensar.-----

----- **Cláudia Madeira**, Deputada Municipal de Lisboa, disse que se encontravam na segunda sessão desse debate sobre transportes e já havia um conjunto de aspetos que não podiam ser ignorados: os transportes estavam piores, os transportes estavam mais caros, a privatização não seria a solução para rigorosamente nada e os transportes deviam ser pensados através de uma perspetiva metropolitana e não de forma estanque. -----

----- Atualmente, os transportes não correspondiam às necessidades dos utentes, devido às políticas dos partidos que tinham estado no Governo nos últimos anos, agravadas pelas medidas da troika. Falava de desinvestimentos, aumentos de preços, cortes na oferta, reduções de pessoal e por aí fora. -----

----- O Governo vinha apresentando planos estratégicos com reestruturações que mais não eram do que alterações que limitavam e dificultavam o acesso a esse serviço fundamental às populações. Alterações que foram planeadas e aplicadas sem qualquer auscultação dos utilizadores. -----

----- A todas essas alterações, trabalhadores e comissões de utentes responderam de forma firme que não estavam de acordo, que não eram sustentáveis e que não serviam nada nem ninguém, a não ser a obtenção de lucro a qualquer custo.-----

----- Prosseguindo um longo rol de privatizações, de que podia dar o exemplo dos CTT, da EDP, da GALP, da ANA, entre outras, o Governo pretendia abrir à iniciativa privada a exploração dos serviços de transportes públicos, atualmente prestados por empresas na esfera do Estado, com o objetivo de reduzir os encargos e pondo em causa esse importante serviço público. -----

----- Sobre a matéria dos transportes e da mobilidade «Os Verdes» tinham uma posição bem definida, que passaria a elencar sob a forma de propostas que, a serem implementadas, contribuiriam para a melhoria dos transportes, do espaço público, do ambiente e da qualidade de vida: -----

----- O PEV Defendia o transporte público, de qualidade, com preços socialmente justos, que promovesse o abandono do transporte individual, que contribuísse para uma menor dependência dos produtos petrolíferos, que contribuísse para uma melhoria da qualidade ambiental e que fosse ao encontro das necessidades das populações. Porque falar de transportes era obrigatoriamente falar do direito à mobilidade. -----

----- Propunha uma melhoria da acessibilidade e deslocação das pessoas com mobilidade reduzida, o acesso aos terminais, estações, interfaces e acesso ao próprio

meio de transporte, porque as avarias mecânicas estavam longos períodos sem serem arranjadas.-----

----- Propunha a extensão das redes da Carris e do Metro, uma aposta clara no transporte elétrico, através da reposição e da extensão de carreiras de elétricos. -----

----- Defendia que a Autoridade Metropolitana de Transportes não podia ser apenas uma instrumentalização do Governo e devia ter um papel ativo na defesa do direito à mobilidade, assumindo a responsabilidade de tornar o serviço de transportes mais sustentável do ponto de vista social, económico e ambiental. Todas as autarquias servidas pela Carris e pelo Metro tinham que ter uma atuação mais determinante no seio dessa entidade, pugnando por uma política de transportes integrada, e não apenas a CML. -----

----- Deixava ainda uma nota final: o conteúdo desse debate não podia ficar apenas no plano das intenções e sem consequências práticas. As necessidades das populações tinham de ser tidas em conta e o seu direito à mobilidade tinha de ser efetivamente cumprido. -----

----- Só assim teriam uma cidade e uma área metropolitana desenvolvidas, equilibradas e promotoras de uma melhoria da qualidade de vida de todos. -----

----- **Frederico Lyra** disse que queria deixar umas breves notas que poderiam contribuir para o debate. Agradeceu a oportunidade que era dada para participar nesse debate, subordinado a um dos temas mais abrangentes que existiam na vida de uma cidade. -----

----- Sabendo que a presente sessão se centrava na questão financeira da mobilidade urbana, não queria por isso mesmo deixar de elencar aquele que considerava porventura a questão mais relevante que qualquer sistema de transportes devia ter em conta: os direitos de cidadania. -----

----- Esperando contribuir para a discussão, focava dois aspetos que lhe pareciam inerentes ao desenvolvimento de um melhor sistema de transportes: a utilização do espaço público e a adequação dos meios de transporte à vida dos cidadãos. -----

----- No seu entender, uma verdadeira política de transportes contaria sempre com a articulação do e no espaço público. -----

----- Esse era o espaço vital dos cidadãos, sendo aí que se desenvolvia a maior parte das interações que ocorriam na cidade. Um espaço público de qualidade, onde a circulação dos cidadãos fosse privilegiada, era essencial. -----

----- Esse devia dispor não somente de zonas de proteção e descanso, caminhos acessíveis e seguros, mas garantir o acesso em todos os bairros a uma rede integrada de transportes públicos, algo que considerava ainda não existir em Lisboa. -----

----- Um correto equilíbrio dos modos de transporte, incluindo-se aí também as atividades e equipamentos de que dependia o seu funcionamento, como por exemplo os postos de gasolina, as vias pedonais, as ciclovias e os postos de venda de títulos de transporte, era um fator essencial para o bem estar da população e garantir uma adequada deslocação das pessoas e bens. -----

----- Era no âmbito do usufruto do espaço público que surgia uma questão primordial relacionada com o transporte individual e com o transporte de mercadorias: o

estacionamento. Esse era escasso e muitas vezes desordenado. Regras claras e a disponibilização de estacionamento devia ser um objetivo da Câmara. Contudo, não chegavam para fazer face ao enorme fluxo de pessoas que Lisboa recebia quotidianamente e que equivalia a 70% da sua população residente, de acordo com os Censos 2011. -----

----- Lisboa era por isso uma cidade que tinha de ser pensada para mais de 920 mil pessoas. Esse era, sem dúvida, um desafio aos mecanismos de financiamento que se discutiam na Assembleia Municipal.-----

----- Era também necessário garantir uma maior segurança aos munícipes e a quem visitava Lisboa. Para isso era necessário eliminar as autoestradas urbanas, quer pelo aumento das áreas de circulação pedonal, quer pela criação de vias dedicadas aos transportes públicos, às bicicletas e a outros meios de transporte, que teriam de ser acompanhados de parques dissuasores na periferia, de um aumento significativo da oferta de transporte público, assim como uma efetiva integração dos diferentes modos e operadores de transporte, tanto através de um sistema simplificado de bilhética, como de informação acessível. -----

----- Tudo isso exigia um financiamento adequado. Qual, era a grande questão para a qual esperava poder-se chegar a uma decisão após os debates.-----

----- Qualquer decisão que fosse tomada devia contribuir para uma supressão das necessidades e um pleno usufruto dos direitos e garantias dos cidadãos, o que considerava ser realmente o único ponto fundamental numa discussão, na formação de uma nova cidade, uma cidade que contribuísse para o bem estar de todos. -----

----- **Carlos Gaivoto** disse que tinha mandado por e-mail uma questão que se colocava diretamente à Câmara. No entanto, aproveitava a oportunidade para dar os parabéns à Câmara Municipal por recolocar uma questão essencial, que tinha a ver com o planeamento e com a gestão do sistemas de transportes. -----

----- O tema em discussão envolvia acessibilidade e tinha-se discutido mais acessibilidade do que propriamente mobilidade.-----

----- Disse congratular-se com a primeira parte da intervenção do Diretor da Mobilidade da Câmara, por perceber que efetivamente as questões que se colocavam em termos estratégicos para a Cidade de Lisboa e para a Área Metropolitana tinham depois incidência do sistema de transportes.-----

----- Não evocava as questões mais estratégicas, que não poderiam estar a expor em três minutos. No entanto, quer na primeira sessão, quer na presente sessão, o debate ficava pela questão da concessão do serviço público de transportes, privatização ou não.-----

----- Queria lembrar, não os gráficos que tinham sido colocados em termos de evolução da procura de transporte público nos dois principais operadores de Lisboa, mas lembrar algo que para quem acompanhava esse tema havia cerca de 40 anos, o tempo de atividade que tinha na Carris e tendo participado em alguns congressos no exterior, percebia que atualmente as cidades na Europa e no mundo se defrontavam com problemas que urgia serem resolvidos. Não era só a requalificação do espaço urbano, eram questões energéticas, eram questões poluentes que tinham a ver com

doenças criadas por um sistema sobretudo baseado na dependência do automóvel. Portanto, havia uma prioridade ao transporte público. -----

----- Os países, as cidades e as regiões tinham equacionado isso de uma forma diversa. O Cabaço Martins tinha focado que havia algumas cidades na Europa que concessionavam os seus serviços a privados, na medida em que tinham planos de mobilidade muito bem definidos, as redes muito bem definidas, os serviços muito bem definidos e sabiam quanto custava o sistema de deslocações. Havia outras cidades porém, algumas que até estavam na vanguarda da inovação e da pesquisa, porque muitas das empresas operadoras nessas cidades estavam ligadas a esses sectores de desenvolvimento tecnológico, de industrialização dos países, das cidades e das regiões, essas cidades estavam com uma predisposição a manter o serviço público na esfera de uma empresa pública e de empresas consideradas na Diretiva 1370/2007, mas como operadores internos. -----

----- Esses operadores internos tinham um estatuto, porque o Estado ou a região tinham envolvido demasiado dinheiro público dos contribuintes, grandes investimentos. Só no caso do Metropolitano, imaginassem o que se tinha gasto nos últimos vinte anos em termos de investimento público. A Carris também, na renovação da frota, na renovação da frota de elétricos antigos, etc. Havia dinheiros públicos que precisavam de estar presentes nas decisões que se tomavam, mas também havia objetivos estratégicos nas decisões. -----

----- Não o chocava, pelo contrário, quando o Município de Lisboa levava para a discussão pública a questão de querer fazer a gestão das redes e dos serviços de transporte público. Era legítimo, congratulava-se com isso, e recolocava uma discussão estratégica que vinha sendo adiada durante trinta anos. -----

----- Nem iria falar das questões de financiamento, porque tudo isso era uma falta de organização institucional do transporte público urbano em Portugal, que era aflitiva. Outros países já tinham decidido na década de oitenta, outros na década de noventa. Portugal, provavelmente, seria dos últimos países a fazer essa organização clara do transporte público urbano. -----

----- No entanto, havia instrumentos, havia a Lei 1/2009 que instituíra a Autoridade Metropolitana de Transportes, onde os municípios tinham um papel importante a desempenhar. -----

----- Faltava fazer a pergunta que enviara por e-mail: o que fazia falta à Câmara Municipal e aos municípios da Área Metropolitana para cumprirem esse objetivo estratégico de operador interno e assumirem com essas empresas uma intervenção pública com todos os objetivos. Aliás, alguns Deputados Municipais já tinham referido que se passava muito para além da questão só do transporte. -----

----- **Mariana Mortágua**, Deputada Municipal de Lisboa, disse que tentaria contribuir para o debate. Parecia-lhe que a pergunta “quem paga” devia ter outras duas associadas: “quem paga o quê e o que estamos a pagar?”, “o que é que entendemos por serviços públicos de transportes?” -----

----- Já se tinha referido que havia um problema na situação financeira das empresas de transporte, a grande parte da dívida das empresas públicas de transporte não era

uma dívida operacional, era uma dívida financeira que ia de anos de subfinanciamento por partes de governos PSD e PS, que encontraram nas empresas públicas de transporte uma forma de não se endividarem e cumprirem limites de dívida. Aprovaram investimentos que não foram financiados, nunca deram as indemnizações compensatórias necessárias para que as empresas pudessem sobreviver, quando davam era tarde e a más horas e sem nenhuma estabilidade plurianual. As empresas foram obrigadas a ir ao mercado pedir empréstimos para garantir a sua manutenção no dia-a-dia. -----

----- Era óbvio que isso durante dez anos gerava uma dívida que não precisava de mais nada para se sustentar a ela própria, porque o próprio crescimento dos juros ia alimentar e garantir o crescimento da dívida, independentemente da situação operacional dessas empresas, A isso tinham-se acrescentados “swaps” especulativos, do tipo mais estranho que se podia imaginar.-----

----- Para resolver esse problema o Governo apresentava como alternativa pôr essas empresas a dar lucro operacional. Despediam-se trabalhadores, ou pelo menos faziam-se ofertas que os trabalhadores não podiam recusar, diminuía-se salários, reduziam-se serviços, aumentavam-se os preços, diminuía-se a qualidade.-----

----- Atualmente havia transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa, e principalmente em Lisboa, que serviam menos gente, com menos qualidade, para ter um lucro no curto prazo mas que no longo prazo significava o fim do transporte público. O que estavam a fazer no longo prazo era afastar as pessoas do acesso ao transporte público, pela via do preço, do decréscimo da qualidade e da abrangência do serviço. -----

----- Perante isso, tinham os contribuintes a pagar duas vezes. Pagavam os impostos para pagar a dívida acumulada nas empresas e pagavam transportes públicos mais caros. Ninguém beneficiava com esse modelo. -----

----- A questão que se colocava era se privatizar ou concessionar iria resolver algum desses problemas. Continuava sem perceber, por exemplo, a posição do PS ou da Câmara Municipal relativamente a esse assunto, porque quando chegava a altura dizia-se que a propriedade tinha que ser pública mas em relação à concessão era outra coisa. Só que não era outra coisa, porque para dar a concessão do transporte a alguém, essa empresa tinha que ser compensada por isso e mais uma vez o Estado teria que gastar dinheiro para garantir o serviço. Ao qual teria que acrescentar um lucro para a empresa operar no sector, porque de outra forma não o faria. -----

----- Sabia-se que o sector de transporte não era lucrativo, nem em Portugal nem em parte nenhuma do mundo. Era necessário torna-lo lucrativo a privados e era isso que tinha acontecido com a Fertagus, que recebia mais por quilómetro do que a CP fazendo o mesmo serviço, era o que acontecera com a privatização da Rodoviária, que destruíra grande parte do serviço nas terras pequenas de Portugal. -----

----- O argumento de que não podia ser público porque não tinha experiência de gestão não parecia plausível, porque a CP e a Carris tinham uma experiência de anos de gestão de transportes públicos. A questão era política, era se havia um modelo

ideológico que isso devia ser público ou se devia ser entregue a privados porque dava lucro a privados.-----

----- Terminava mesmo arriscando com algumas alternativas de financiamento, sendo que o primeiro a resolver o problema da dívida financeira que não podia ser pago com proveitos operacionais porque, caso contrário, estariam a aniquilar o serviço público, tinha de ser reestruturada, tinha de haver outras soluções. Em segundo, financiar, atempadamente, as empresas de transporte público para que as mesmas não entrassem naquele problema, de futuro. Em terceiro, o aumento da qualidade e decréscimo dos preços para que, a longo prazo, as empresas pudessem ser sustentáveis, ou tão sustentáveis quanto possível do ponto de vista operacional. Em quarto, fonte de financiamento alternativo. Existiam taxas sobre automóveis, ou atividades poluentes, mas também existiam atividades lucrativas, porquanto se privatizava a CARRIS TUR que era a empresa que dava lucro dentro da CARRIS, perdiam uma fonte de financiamento. Aquela gestão integrada era importante, tal como era importante uma gestão do serviço na área metropolitana. -----

----- **O Senhor Professor Eduardo Rodrigues** na sua intervenção final, disse que recentemente tinha entrado em vigor duas novas instituições, o novo IMT, que foi reformulado, e a nova Autoridade de Mobilidade e Transporte, radicalmente nova. O que queria dizer que as autoridades metropolitanas de transportes de Lisboa e do Porto continuavam com as funções que sempre tiveram e que se iriam manter. -----

----- Referiu que de acordo com o seu diploma, apesar de não haver nenhum estudo estratégico, atribuía a quem assumisse as funções daquela Autoridade de regulação independente, a obrigação de fazer uma regulação orientada para o exercício da cidadania na perspetiva transgeracional de desenvolvimento sustentável. O que significava que aquela entidade tinha de fazer uma regulação diferente daquela que era usual, e uma regulação que promovesse a defesa da concorrência. -----

----- O atual IMT reformulado tinha o objetivo de “satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, mas estava centrado em funções típicas de regulamentação técnica do licenciamento, da coordenação, do planeamento, da fiscalização, participação diversificada”, consoante as incumbências que o Estado lhe atribuía. -----

----- **O Senhor Dr. Luís Cabaco Martins** no uso da palavra, e para a sua intervenção final, disse que quando defendiam que o operador deveria de ser privado, é no sentido que o operador devia de ser o melhor possível para operar bem, para cumprir bem o serviço. Defendiam que devia de ser privado por uma questão de convicção. -----

----- Referiu que a Legislação comunitária não estabelecia nenhuma opção de princípio jurídico, se bem que regulamentava a questão do operador interno, sendo que não apontava nenhuma solução ótima. E pela Europa toda existiam variadíssimas soluções, desde empresas locais, empresas públicas, empresas municipais, empresas privadas, empresas mistas, enfim, existiam um conjunto de soluções. -----

----- Também, não tinha dito que só os operadores privados é que operavam bem. Apenas tinha-se limitado a levantar um conjunto de pressupostos que lhe pareciam

evidentes, e que evidenciavam, em tese, aquilo que era os méritos das operadoras privadas que eram especialistas em transportes.

----- A decisão era sempre do concedente, sendo que a questão de que o Estado queria privatizar, o Governo queria privatizar, não sabia ao certo se era mesmo aquela a pretensão. Já andavam com aquele dossier há três anos, pelo que não sabia se queriam, sendo que não competia a ninguém resolver aquele problema, apenas tinham de aguardar as decisões de quem decidia. E a questão não era tanto a privatização, mas sim, clarificar o que era o transporte público, o que é que se pretendia para o serviço público de transporte. -----

----- Sublinhou que julgava que uma operação privada poderia ter vantagens porque se tratava de empresas especializadas no transporte, tinham experiência, eram independentes do poder político, logo, estariam mais aptas a defender os direitos dos utilizadores. Era aquela a ideia central, porque o que estava em “jogo”, e a legislação comunitária era muito clara sobre aquele assunto, era a definição clara do serviço público de transportes, devendo ser preocupação escolher o melhor operador para o fazer. -----

----- Referiu que à população não lhe interessava saber como é que tinha ficado resolvido o problema da dívida histórica. O que a população queria saber era o horário do autocarro e qual o seu preço. Era apenas aquilo o que a população queria. E pensava que os políticos tinham de resolver aquele problema. -----

----- Quanto à taxa de cobertura dos custos operacionais, disse que apenas tinha referido a média que existia na Europa, ou seja, em média, nas operações urbanas, de 40% a 50%, os proveitos operacionais cobriam apenas cerca de 40% a 50% dos custos, sendo necessário encontrara uma solução de financiamento, o que não queria dizer que fosse o caso da CARRIS, ou o caso do Metro ou outra empresa qualquer, teria de ser visto depois de ser definida qual seria a rede, e qual é que era o mapa de oferta, bem como o tarifário, se havia tarifário social, ou não, etc.. -----

----- Portanto, teria de ser criado um modelo financeiro, fosse operado por quem fosse, e só no final da aplicação daquele modelo financeiro, é que sabiam qual seria o GAP necessário cobrir. Era uma questão técnica que teria de ser resolvida. -----

----- Defendia que um operador privado tinha as suas vantagens porque, não só pela experiência acumulada, mas também, por uma questão essencial, porque não era premiável a ciclos políticos, a conjunturas políticas. Tinha dado o exemplo da CARRIS, os gestores daquela empresa poderiam ser os melhores do mundo, mas reduziram a contragosto, eventualmente, 21% de veículos quilómetros em três ou quatro anos devido a uma imposição do Governo. O que não aconteceria numa empresa privada pois o que teria de acontecer era o cumprimento do contrato do serviço público devidamente fiscalizado por entidades públicas. -----

----- Portanto, cabia ao Estado dizer como é que pretendia fazer as coisas, que se encontrasse as fontes de financiamento adequadas para que não fosse criada dívida, fosse operada por quem fosse, era importante que se definisse um serviço público de transporte vocacionado para a mobilidade das pessoas, para a melhoria das condições de vida da cidade, com um tarifário que as pessoas pudessem pagar. -----

----- **O Senhor Dr. Luís Barroso** disse que, na sua intervenção final, que tinha havido aspetos das intervenções que ali decorreram que o motivaram, nomeadamente alguns, motivaram o seu espanto. -----

----- Não estava de acordo quando diziam que o transporte público tinha de dar prejuízo. O que estavam ali a discutir era exatamente que o transporte público fosse, não só, sustentável, quer ambientalmente, quer economicamente. Caso contrário, iriam cair na situação atual. Era de facto, essencial haver um modelo de contratualização, era essencial que se soubesse e fosse definido quais eram as exigências ao operador, qual o valor daquelas exigências e quem é que pagava aquilo que não era possível retirar da operação direta da atividade. E aquela contratualização abrangia vários tipos de variáveis; a frequência, já que os utentes o que desejavam era ter uma regularidade do serviço e uma frequência adequada às suas necessidades. Podiam existir frequências muito reduzidas, mas se a regularidade não estivesse presente não valia de nada para as pessoas. Na CARRIS tinham cerca de três a quatro paragens extraordinárias diariamente, devido ao mau estacionamento, o que levava a perder mais de cinquenta e oito horas por mês, em mobilização, o que representava dois dias e meio de atividade de transporte o que tinha implicações para a qualidade do serviço. -----

----- Era também, necessários encontrar fontes de financiamento que podiam ser da esfera municipal, existiam vários modelos, um deles era a alocação de parte das receitas do IMI, porque no fundo trazia alguma valorização relativamente aos transportes, só que a prática também dizia que aquilo era um modelo difícil de aplicar. Mas existiam outros tipos de alternativas como era o exemplo a criação de portagens para a entrada de veículos de transporte individual e que aquelas portagens servissem para financiar o transporte público, ou, inclusivamente, a isenção de pagamento de algumas taxas municipais para os operadores públicos o que facilitava o financiamento por outra via aquele mesmo transporte. -----

----- Disse que também o Estado central poderia intervir através de impostos, a locação através de parte do imposto de circulação ao financiamento do transporte público, ou a criação de benefícios fiscais aos operadores de transporte público. -----

----- Referiu que todos aqueles eram modelos que importava discutir no sentido de equilibrar o modelo do serviço prestado com as necessidades de financiamento. -----

----- **O Senhor Dr. Rui Lopo** no uso da palavra, e para a sua intervenção final, disse que o atual modelo de financiamento, a gestão de transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa era uma atividade rentável, ou não teriam um operador privado a querer ficar com ela, e quanto àquilo não havia dúvidas. Portanto, era objetivamente, uma atividade rentável. -----

----- Disse que os números que os transportes coletivos do Barreiro apresentavam demonstravam-no, e os números que o Dr., Luís Barroso ali tinha demonstrado, demonstravam-no, igualmente. Mas podiam fazer ali a discussão de qual o modelo a seguir para aumentar os aspetos relacionados com a qualidade. Quem é que pagaria a melhoria dos indicadores, quer do ponto de vista do serviço às populações, quer do ponto de vista dos direitos dos trabalhadores, que tudo aquilo fosse discutido. -----

----- E que não se enganassem, independentemente de concordar, ou não, reconhecia que o modelo de legislação vigente tinha permitido aquele equilíbrio, ou seja, a repartição da receita e a questão da portaria de trinta e um de julho do ano anterior, fazia com que os operadores recebessem por parte da Administração Central aquilo que tinham de receber e, “grosso modo”, a CARRIS ainda era prejudicada numas quantias de dinheiro, e o Metro, em detrimento dos operadores privados. Eram números brutais, sendo o Metro prejudicado em meio milhão de euros, por mês, durante os últimos vinte anos. Devia de receber o Metro e os operadores privados, pois era público e que não se esquecessem pois isso implicava apagar da memória, independente do que fazer para trás. Portanto, quando o quadro legislativo permitia tal coisa, era com o objetivo nítido, independentemente de hoje estarmos todos melhores, que era uma realidade, mas tinha o objetivo de não privatizar nada que desse prejuízo.

----- As indemnizações compensatórias eram pagas aos operadores, a repartição da receita era paga com dados reais de passageiros transportados, era para entregar aquilo que era liquidez e não o que era uma operação deficitária mensalente. E estava a ser factual.-----

----- Uma outra ideia, tinha ficado por provar que quer a CARRIS, quer os TCB, serviam de forma menos eficaz que o operador privado que tinha estado ali a falar. No mínimo, achava que todos serviam com o mesmo grau de eficácia, quer do ponto de vista financeiro, até porque os indicadores demonstravam-no, independentemente da questão se existiam o serviço de transportes que as populações queriam ter, pois tratava-se de uma outra discussão. Era importante desmistificar que os operadores públicos eram especialistas em transportes, é que dava-lhe a sensação que tinha ficado a ideia que só os operadores privados é que eram especialistas em transportes, o que não correspondia à verdade, de todo. A ligação Barreiro/Lisboa era a quarta maior ligação fluvial do mundo e era um operador público que geria a mesma, sustentado com receitas do sistema que todos pagavam. Não era um operador privado. E cuidado com as analogias que por vezes eram estabelecidas sobre a relação público/privado e as opções que as empresas públicas tinham de tomar de acordo com orientação que lhes eram dirigidas. A promiscuidade no setor de transportes em Portugal tinha trinta anos, em que pessoas saíam do setor público para o setor privado e vice-versa, e que aquelas coisas tinham um caminho e um percurso e que aquilo que existia nos dias presentes era a continuidade do que tinha sido feito até ali. Não era possível ignorar aquilo enquanto civilização. Podiam ser tomadas opções diferentes mas não podiam apagar a memória.-----

----- Uma outra questão, era relativa ao quadro regulamentar que permitia que as coisas fossem geridas com défice zero, qual seria a vantagem na gestão daquelas operações, o conceito mais abrangente da gestão da mobilidade e, portanto, aquele era o ganho. Gestão de mobilidade, gestão de espaço público, gestão energética, gestão da saúde pública, gestão do estacionamento.-----

----- Mas tinha que dizer uma coisa, que se desenganassem aqueles que achavam que os problemas dos transportes públicos eram da Cidade de Lisboa, eram assuntos que não podiam ser discutidos como se fossem problemas de cada local. Tinha de existir

um quadro institucional, e que tinham sido já trocadas ideias, e que pensava que existia dois planos, um quadro de intervenção da Autoridade Metropolitana de Transportes com uma gestão municipal mais presente. Se conheciam a orgânica da AMTL era uma orgânica em que a matriz era da tutela governamental. E aquilo tinha-se revelado insuficiente para aquilo que era as necessidades das populações concretas. E pensava que a evolução do quadro institucional da Autoridade Metropolitana de Transportes fosse uma evolução no sentido de processo de gestão, pois a forma como eram geridos os transportes em Lisboa iria influenciar diretamente, por exemplo, aquilo que era a forma como fazia a gestão dos TCB, e não só, também influenciava os transportes individuais que todos os dias as pessoas levavam para a estação do Barreiro, o que implicava a necessidade de hectares e mais hectares de estacionamento disponível para os utentes, o que prejudicaria a cidade em detrimento de uma ligação que devia de ser feita em transporte coletivo e não apenas em transporte individual. Tinha de tal forma uma abrangência que lhe parecia que o reforço da necessidade era a Autoridade Metropolitana de Transporte mais eficaz, com a presença municipal mais forte, decisória, na sua opinião, e que pudesse evoluir para um modelo de gestão que não se limitasse à privatização, ou ao público. -----

----- Na Europa existiam modelos muito diversos, e muitas das grandes optaram por ter sistemas públicos regionais, na lógica de uma gestão regional.-----

----- Para terminar, disse que a sustentabilidade social devia de ser a ideia central. A gestão dos transportes deve de ser feita para as pessoas. Porque caso contrário, as pessoas deixariam de utilizar os transportes o que depois restava, ou aumentavam os bilhetes, ou cortavam na oferta.-----

----- O registo era simples, sustentabilidade social á volta da matéria sabendo que se tratava de uma quadratura do círculo difícil, mas que existiam planos do equilíbrio em que era possível atingir porque no fim do dia se entregassem os transportes apenas para aqueles que não podiam andar de transporte individual, o retorno daquilo seria sempre ou aumentar o custo dos bilhetes/passes, ou cortar na oferta. E, portanto, era necessário encontrar um ponto de equilíbrio. -----

----- Afirmou que o sistema de financiamento atual era um sistema que tendia para o equilíbrio financeiro com as indemnizações compensatórias com a repartição da receita, era uma fórmula que não era difícil de começarem a trabalhar a partir do zero.-

----- Reforçou que deveria de ser mantido um quadro de discussão política no seio da Área Metropolitana de Lisboa, com uma intervenção forte dos dezoito municípios que o acompanhavam.-----

----- **O Senhor Engenheiro Tiago Farias** no uso da palavra, e no âmbito da sua intervenção final, disse que antes de se falar em privatização seria importante saber o que é que todos pretendiam. Pois tratava-se igualmente de se ter um serviço que era um valor acrescentado para o sistema de mobilidade da cidade e, obviamente, integrado numa visão multimunicipal.-----

----- Referiu que o que todos queriam e necessitavam nunca era debatido.-----

----- Era referida uma privatização de um serviço que nunca tinha sido questionado, e a definição do serviço era crucial, devendo a mesma ser feita para e com a cidade.-----

----- Quanto à questão do custo o mesmo dependia dos quilómetros percorridos e da frequência, e dependia das receitas dos proveitos da empresa que estavam fortemente relacionados com os preços a praticar e as tarifas. -----

----- Tinha de haver uma maior capacidade de gestão por parte da cidade na definição do tarifário. A cidade continuava a perder grandes oportunidades de negócio por não ser mais ativa e participativa na forma de gerir o tarifário. Porque não um tarifário mais barato para os reformados, entre as onze horas da manhã e as quatro da tarde, quando existiam ofertas disponíveis a custo zero, perguntou. Qualquer cidade evoluída fazia aquilo. Por aqui teimava-se e retirava-se um conjunto de produtos sempre com a ideia de que se perdiam passageiros, mas não se perdiam receitas e, mais do que aquilo, reduziavam no custo. -----

----- No entanto, disse que o cenário era bastante apelativo para futuro, pois havia poucas empresas com o material circulante com que se vivia, que era o caso do Metro, com na qualidade do investimento que tinha sido feito, que tivessem taxas de cobertura tão elevadas. Pensava que não conhecia nenhuma. Falou-se de valores de 90%, que se tivessem em França não conhecia nenhuma que chegasse aos 50%. O problema é que nunca houve a capacidade de encarar o problema de forma correta; se queríamos ter um produto à medida de todos teríamos de perceber que taxas de cobertura acima de 100% era possível mas o produto não seria o desejado. Tratava-se de um erro estratégico que Lisboa não podia cometer. -----

----- Quanto á questão de privados versus público, acrescentou que o Estado estava repleto de excelentes profissionais, pelo que não acreditada que fosse o problema de ser o Estado que não conseguisse fazer uma gestão de qualidade, sendo que a sua maior preocupação pendia-se com o facto de quando se privatizava ter uma grande capacidade de fiscalização e de monitorização. E culturalmente, em Portugal, tal capacidade nunca esteve enraizada. E era aquele ponto o que levantava mais preocupação. -----

----- Não via inconveniente nenhum em que fosse uma gestão pública, conhecia um conjunto vastíssimo de quadros excelentes, pelo que não via o problema por ali. -----

-----Desejava que a Cidade conseguisse, através daquela oportunidade única, oferecer aos cidadãos de Lisboa um serviço mais integrado, com maior qualidade e com preços mais competitivos, sem que fosse um problema estrutural para manter viva a cidade e o seu sistema de transportes. -----

ENCERRAMENTO

----- **O Moderador Deputado Municipal Sérgio Azevedo** agradeceu, assim, a todos os participantes, oradores e público, e convidar todos os interessados para a próxima sessão daquele debate, no próximo dia três de junho, sobre o tema “*Organização e financiamento do serviço de transportes coletivos em áreas metropolitanas*”. -----

----- Mas, também, e no âmbito das comemorações do *25 de Abril*, que aquela Assembleia Municipal estava a realizar, em nome da Senhora Presidente da Assembleia Municipal, convidava todos a assistirem na próxima quinta-feira, às 21h30, ao documentário/filme “*O Bom Povo Português*”, de Rui Simões, o qual fazia um retrato político e social no pós *25 de Abril*. -----

----- Agradeceu a todos, mais uma vez.-----

----- 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.-----

-----O MODERADOR-----