

ATA N.º 6/2016:

ATA DA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA NO DIA 22 DE FEVEREIRO DE 2016:

No dia vinte e dois de fevereiro de dois mil e dezasseis, pelas nove horas e quinze minutos, no Auditório da Biblioteca Municipal de Palmela, reuniu, extraordinariamente, a Câmara Municipal, sob a Presidência de Álvaro Manuel Balseiro Amaro, Presidente, encontrando-se presentes os Vereadores Maria da Natividade Charneca Coelho, Adilo Oliveira Costa, Pedro Gonçalo da Ponte Marques Taleço, Luís Miguel Reisinho de Oliveira Calha, Paulo Jorge Simões Ribeiro, Fernanda Manuela Almeida Pésinho e António Manuel da Silva Braz.

O **Sr. Presidente** cumprimenta o executivo camarário, jornalistas, dirigentes e trabalhadores presentes.

O **Sr. Presidente** dá conhecimento que, na sequência do pedido de substituição para esta reunião, apresentado pela Sra. Vereadora Cristina Maria de Carvalho Baptista Vasques Rodrigues, convocou o Sr. António Manuel da Silva Braz para a substituir, nos termos do n.º 1 do art.º 79.º, da Lei n.º 169/99, de 18 de setembro, na sua atual redação (Anexo à ata como documento n.º 1).

O **Sr. Presidente** dá conhecimento da falta da Sra. Vereadora Adília Maria Prates Candeias, por esta se encontrar doente, colocando a votação a justificação da sua falta, tendo a mesma sido aprovada, por unanimidade.

A Ordem do Dia desta reunião de Câmara é constituída pelo seguinte ponto:

PONTO 1 – Contrato Interadministrativo de delegação de competências do Município de Palmela na Área Metropolitana de Lisboa, relativo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho

O **Sr. Presidente** menciona que a presente reunião é de cariz extraordinário, facto pelo qual não há lugar ao Período Antes da Ordem do Dia, nem ao Período destinado ao Público, pelo que vai dar início à Ordem do Dia.

ORDEM DO DIA

O Sr. Presidente dá conhecimento que a Ordem do Dia desta reunião de Câmara é constituída pelo ponto que vem enunciado no início desta ata.

DEPARTAMENTO DE AMBIENTE E GESTÃO OPERACIONAL DO TERRITÓRIO

A **Sra. Vereadora Fernanda Pésinho** apresenta cumprimentos. Seguidamente, passa à apresentação da proposta que se transcreve e que constitui o único ponto desta ordem de trabalhos, numerado como Ponto 1:

PONTO 1 – Contrato Interadministrativo de delegação de competências do Município de Palmela na Área Metropolitana de Lisboa, relativo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

PROPOSTA N.º DAGOT 01_06-16:

«O transporte público é um serviço essencial aos cidadãos – a sua qualidade e efetividade constituem indicadores de desenvolvimento em qualquer sociedade avançada, pelo papel cada vez mais importante que têm na sustentabilidade ambiental e coesão social e territorial.

O novo regime de transporte público, consagrado na Lei 52/2015, de 9 de junho, constituiu um retrocesso no que concerne o nível de serviço oferecido e mereceu sucessivos pareceres negativos de todas as autarquias da Área Metropolitana de Lisboa e de outras entidades do setor. Em sede de discussão pública daquele diploma, o Município de Palmela manifestou-se contra vários aspetos da lei:

- Manifestou-se contra a lei, desde logo, por se verificar uma limitação nas garantias de serviço público efetivo e de qualidade, uma vez que o diploma abriu portas à redução drástica do número de localidades servidas, circulações disponíveis, horários e níveis de conforto;
- Manifestou-se contra, também, por não estar definido um sistema de financiamento adequado, que não penalize nem os municípios nem os utentes, em benefício de interesses particulares;
- E manifestou-se contra pela falta de visão sistémica e pulverização de competências em inúmeras entidades. De facto, o bom funcionamento de uma rede de transportes públicos, de âmbito regional e também local, depende da capacidade de haver planeamento integrado e coordenação. Este aspeto assume especial relevância em

regiões com fortes movimentos pendulares e com redes de infraestruturas comuns ou partilhadas, como é a nossa região.

Em matéria de transportes, como noutras, é fundamental que algumas competências estejam no nível político-administrativo mais próximo da realidade, para melhor responder às necessidades específicas das populações e garantir a sua efetiva participação na decisão. Contudo, é indispensável que essas competências sejam acompanhadas de transferência de recursos para o seu exercício, numa lógica de subsidiariedade institucional. Tal não se verifica no caso das competências transferidas para os municípios pela Lei 52/2015.

Já outras competências em matéria de transportes serão, com vantagem, geridas a nível intermunicipal, desde que o sejam por entidades e em condições que garantam a participação democrática dos cidadãos, no respeito pela Constituição. Com efeito, a ação coordenada no domínio dos transportes públicos é garante da criação de sinergias que contribuam para tornar eficiente e sustentável o sistema, com ganhos em matéria de qualidade do serviço e acessibilidade para os cidadãos.

A falta de regulação da Lei 52/2015; e a pendência, na Assembleia da República, de vários projetos de alteração a este diploma, recomendam alguma reserva quanto ao modelo definitivo de gestão do sistema, no que dependa de decisão municipal.

Por outro lado, é urgente e inadiável que as autoridades de transportes assim definidas, entre as quais os municípios, atuem desde já no domínio da exploração do serviço público de transporte terrestre de passageiros, atribuído por via de procedimento distinto do concorrencial, da autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório e requisitos de autorização para a manutenção do mesmo regime, conforme estabelecido nos artigos 9º, 10º e 11º da Lei 52/2015, de 9 de junho, o que se encontra dificultado porque a Administração Central não partilhou com as Câmaras Municipais os recursos adequados ao exercício destas funções.

Assim, sem prejuízo de se reservar a decisão global quanto à gestão do sistema de transportes públicos para momento posterior, depois de clarificado todo o quadro legislativo, considera-se ser vantajoso delegar o exercício imediato de algumas competências numa entidade intermunicipal que garanta a sua boa gestão, e a conjugação da visão local com a visão global.

A proposta em apreço vai, assim, no sentido de delegar na Área Metropolitana de Lisboa algumas competências relacionadas, no essencial, com o regime transitório, entre as quais, a competência para autorizar a manutenção de alvarás/ licenças conforme definida do nº 1 do artigo 10º do diploma preambular da Lei 52/2015; a competência para atribuir a detentores de alguns títulos o direito de exclusividade em algumas linhas, conforme definido no nº 2 do artigo 10º do mesmo diploma; a competência para definir os termos da prestação de informação, nos termos do nº 1 do artigo 11º do já citado diploma, a competência para verificar o cumprimento pelos operadores de serviço público, definida no nº 6 do artigo 22º do referido Regime Jurídico,

e outras competências definidas na cláusula segunda da minuta de protocolo anexa, a qual faz parte integrante da presente proposta.

As competências que se propõe delegar serão alvo de informação periódica e consulta prévia ao Município, tendo o seu parecer carácter vinculativo no caso de atos que visem a validação, autorização de manutenção, criação, alteração ou extinção de linhas de serviço público rodoviário com incidência municipal. Esta é uma garantia acrescida para o interesse público municipal.

Considerando o exposto, **propõe-se** submeter a deliberação da Assembleia Municipal a celebração do Contrato Interadministrativo de delegação de competências do Município de Palmela na Área Metropolitana de Lisboa, minutado em anexo, o qual faz parte integrante da presente proposta, ao abrigo do disposto na alínea ccc) do n.º 1, do artigo 33º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, e nos termos do disposto no artigo 10.º, da Lei nº 52/2015, de 9 de junho, e do disposto na alínea k) do n.º 1, do artigo 25º e dos artigos 120º e 128º, da Lei nº 75/2013, do mesmo diploma.»

Sobre a proposta de Contrato Interadministrativo de delegação de competências do Município de Palmela na Área Metropolitana de Lisboa, relativo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, numerada DAGOT 01_06-16 intervêm:

O **Sr. Presidente** começa com o reparo que se esqueceu de justificar, no início desta reunião, a razão da convocação da presente reunião de Câmara extraordinária. Agradece a disponibilidade dos/as Srs./as Vereadores/as para, num curto espaço de tempo, estarem disponíveis para discutir e deliberar sobre esta proposta. Assim, com efeito, na reunião do Conselho Metropolitano de Lisboa, que se realizou na pretérita quinta-feira, foram discutidos vários aspetos e introduzidos alguns pontos de alteração à proposta de Contrato Interadministrativo de delegação de competências que se propõe celebrar entre os Municípios que compõem o órgão AML e a própria Área Metropolitana de Lisboa (AML). Em princípio, a proposta de Contrato Interadministrativo de delegação de competências é igual para todos os Municípios, com exceção do de Cascais (*"parece" não querer delegar a competência da Autoridade de Transportes, porque tem uma situação muito específica*). Todas as entidades intervenientes neste processo vêm-se confrontadas com dificuldade temporal face ao calendário que se encontra previsto. Os operadores de transportes estão a "carregar" os seus dados nas linhas que têm neste momento autorizadas e concessionadas em toda a Área Metropolitana de Lisboa, e têm de fazê-lo até ao próximo dia 29 do mês em curso. A Câmara Municipal de Palmela terá de 'ver' esta proposta aprovada pela Assembleia Municipal de Palmela na sua sessão prevista, também, para este mês: dia 29 de fevereiro de 2016. Espera-se que, pelo dia 2 de março, se possa ter acesso à informação que tem vindo a ser "carregada" e que é atinente e respeitante ao Município de Palmela para, nessa ocasião, ter mais algum tempo para refletir e

validar o que existe neste momento e se existem condições para ser realizado nos termos da conceção que havia sido anteriormente atribuída pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT). Está confiante que o processo em trâmitação possa ficar resolvido até ao próximo mês de junho. A partir daí surgirão, nesta lógica dos transportes, desafios de carácter mais global na Área Metropolitana. Aliás, no dia 3 de março de 2016, está prevista a realização de um seminário sobre a matéria em causa e que será organizado pela própria Área Metropolitana de Lisboa, tendo em vista refletir sobre uma questão essencial para o serviço público de transportes – o seu financiamento -. Como é que se financia? Se os Municípios quiserem concessionar mais carreiras e/ou se houver concorrentes, como é feita a indemnização compensatória pelo serviço público prestado. De que impostos e taxas? Começou a ser feita esta discussão já há alguns anos, mas infelizmente foi interrompida. O próprio inquérito à mobilidade no mandato anterior. E o grupo de Vereadores/as dos transportes da Área Metropolitana de Lisboa tem questionado como se financia a 'anterior' Autoridade Metropolitana de Transportes que, no caso de Lisboa, transita para a Área Metropolitana respetiva. Havia o compromisso de se fazer um 'grande' inquérito à mobilidade com o objetivo de se perceber quem é efetivamente transportado, quais os movimentos pendulares e as necessidades das pessoas. Acontece que, esse inquérito não foi concluído. Há todo um trabalho que tem de ser feito a outra escala, e daí surge 'esta' possibilidade de delegar parte das competências das Câmaras Municipais. A Autoridade de Transportes consegue numa entidade intermunicipal com um determinado efeito e escala ter uma visão mais integrada. Atente-se que as Câmaras Municipais possuem linhas de transportes públicos que são exclusivamente concelhias, mas a esmagadora maioria são interurbanas, supraconcelhias, e os Municípios beneficiam (*"às vezes, nem tanto, quanto desejariam"*) de 'algumas' passagens pelo seu território. Essa visão integrada tem de ser, necessariamente, discutida a uma outra escala. Até para 'novas' concessões que venham a ser admitidas – e fazendo uma 'certa' fundamentação política da proposta - quando se pensa, no caso do Município de Palmela, nas ligações (que ambicionam os/as Eleitos/as neste órgão autárquico) à estação da Penalva com passagem pelos bairros, ou num circuito entre Aires, Padre Nabeto e Palmela, e levam a concurso, repare-se que o efeito de escala vai ter um "peso" preponderante, porque, de facto, os operadores não podem ficar só com o que é rentável, vão ter de arriscar e adquirir o "pacote" completo. A nível supramunicipal pode ter um efeito, que se estima, seja positivo.

Para terminar, o **Sr. Presidente** dá ênfase ao que a proposta explana: a fase que se vive é, sobretudo, a da articulação com a Área Metropolitana de Lisboa e os técnicos da 'antiga' Autoridade Metropolitana de Lisboa para "carregarem" a informação com a manutenção do que existe, a par das exigências da legislação e do serviço público.

A **Sra. Vereadora Natividade Coelho** cumprimenta os presentes.

A **Sra. Vereadora Natividade Coelho** menciona que se trata de uma proposta com uma importância fulcral e merecedora de 'algumas' considerações, até porque o serviço público de

transporte de passageiros é fulcral para a qualidade de vida das pessoas, assim como para os territórios e a economia. Não se referem unicamente em “apanhar” um meio de transporte, mas de uma questão que é determinante para as pessoas, as Autarquias, o país, a Área Metropolitana e que influencia em muito a economia.

Referindo-se à proposta, a **Sra. Vereadora Natividade Coelho** tece a observação que, de facto, deve ter sido bastante difícil chegar a consenso, entre todos os Municípios da Área Metropolitana de Lisboa, para a redação do texto do Contrato Interadministrativo de delegação de competências (anexo à proposta e que faz parte integrante da mesma), ficando, unicamente, o Município de Cascais excluído deste mesmo texto. Deve ter sido obra! Mostra-se satisfeita por se ter conseguido chegar até este patamar de entendimento. Acha dispensável que, numa proposta que esteja a ser saudada por se ter chegado a um protocolo comum, haja manifestação de tudo o que são contra relativamente à lei; mas, entende que esta seja uma condição para salvaguardar o que se almeja: o modelo definitivo de gestão do sistema. Nas páginas do protocolo em apreço constam as palavras “provisório” ou “transitório”, portanto, foram usadas todas as cautelas. Esta é ‘apenas’ a sua opinião.

Atendendo a que não esteve presente nas reuniões que se realizaram e, também, não é especialista na matéria, a **Sra. Vereadora Natividade Coelho** refere-se à alínea a) do n.º 1, da cláusula segunda do Protocolo de Delegação de Competências, citando-a:

“Cláusula Segunda

Objeto do Protocolo

1. O presente Protocolo tem por objecto a delegação das seguintes competências do Município de (...) na Área Metropolitana de Lisboa:

a) A competência prevista no n.º 1 do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (diploma preambular), para autorizar a manutenção de alvarás/licenças para a exploração do serviço público de transportes de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transporte em Automóvel, e em regime de exploração provisória;”

Ao que suscita a seguinte questão: o que é na realidade esta competência que vai ser delegada e se refere à “autorização da manutenção de alvarás/licenças (...) em regime de exploração provisória”. Solicita ser elucidada.

Face à questão apresentada pela Sra. Vereadora Natividade Coelho, a **Sra. Vereadora Fernanda Pésinho** esclarece que, fazendo observância à ‘nova’ lei, vai haver um limite temporal para a vigência dos alvarás e das licenças, pelo que, a partir do momento em que cessarem, vai iniciar-se tudo de novo; daí o carácter provisório.

Tendo em atenção o que o Sr. Presidente já tem dito, a **Sra. Vereadora Natividade Coelho** menciona que Palmela tem a singularidade de ser dos concelhos da Área Metropolitana de

Lisboa que possui maior acessibilidade. É fácil chegar cá, mas depois de chegar acaba-se a mobilidade. Deviam ganhar um prémio! Chega-se ao concelho de Palmela “espetacularmente” por autoestradas que se cruzam, vias férreas, mas para a deslocação das pessoas dentro da área territorial que abrange o concelho de Palmela não é possível, uma vez que é praticamente inexistente. É disto que se trata.

A **Sra. Vereadora Fernanda Pésinho** realça que a crítica usada no texto da proposta é exatamente porque o caminho até se chegar até ao atual patamar foi bastante tortuoso. A história é feita de factos, e os factos devem ser relatados no momento oportuno.

A **Sra. Vereadora Natividade Coelho** incidindo a sua intervenção sobre o Protocolo de Delegação de Competências e o seu ponto 2, da cláusula segunda (que a seguir se transcreve):

"Cláusula Segunda

Objeto do Protocolo

(...)

- 2. As competências previstas no número anterior respeitam apenas aos poderes do município delegante enquanto autoridade de transportes municipais relativamente ao serviço público de transporte de passageiros municipal, entendido este como o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se desenvolve integralmente dentro da respetiva área geográfica, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos, abrangendo os serviços de transporte locais e urbanos previstos na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março."*

Continua a **Sra. Vereadora Natividade Coelho** dizendo que no concelho de Palmela encontram-se, nas condições atrás descritas, o circuito de Pinhal Novo, e o circuito entre a estação ferroviária de Palmela e a localidade de Palmela, porque todos os demais circuitos são de cariz supramunicipal. Gostaria de ser elucidada sobre se está errada na ideia que detém.

A **Sra. Vereadora Fernanda Pésinho** adiciona a informação de que na área territorial do Município de Palmela existem 10 linhas municipais de serviço público de transporte de passageiros, das mais de 38 existentes. O maior problema reside no facto de existirem poucas carreiras e os horários são, também, muito reduzidos.

O **Sr. Presidente** acrescenta, como esclarecimento, que o circuito urbano do Pinhal Novo não é uma concessão, pelo que não se inclui nestas 10 linhas municipais a que a Sra. Vereadora Fernanda Pésinho fez referência.

A **Sra. Vereadora Natividade Coelho** antecipa o sentido de voto dos/a Srs./a Vereadores/a do PS, dizendo que vai ser favorável. Em representação dos/ Eleitos/a do Partido Socialista está em condições de enaltecer que se congratulam pelo entendimento conseguido ao nível do Conselho Metropolitano de Lisboa, nem que seja em matérias transitórias, mas muito importantes, e que podem servir de ensaio para a futura gestão.

O **Sr. Presidente** acrescenta uma nota complementar: o Município de Lisboa não se opõe ao Protocolo de Delegação de Competências, mas repare-se que Lisboa, nesta matéria, é “um mundo à parte” e possui questões específicas e, em abono da verdade, refira-se que “Lisboa é outra realidade”.

O **Sr. Vereador Paulo Ribeiro** saúda os presentes.

O **Sr. Vereador Paulo Ribeiro** começa por observar que Lisboa tem a particularidade de ter um sistema de transportes que serve o seu próprio Município e que é pago por todos os portugueses. É uma particularidade que tem relativamente a todos os outros Municípios do país.

Mais refere o **Sr. Vereador Paulo Ribeiro** que, apesar de a Sra. Vereadora Fernanda Pésinho ter resumido a proposta e ter dado alguns esclarecimentos (até na discussão que foi tendo com a Sra. Vereadora Natividade Coelho) ainda se lhe colocam ‘algumas’ dúvidas.

Por princípio, começa por referir, que é favorável a uma estrutura supramunicipal, neste caso, na Área Metropolitana de Lisboa para gerir uma matéria tão relevante para a mobilidade das pessoas, e até, para a igualdade intermunicipal dos/as habitantes dos vários Municípios que compõem a AML. Nas questões de igualdade, quando se fala tanto em Lisboa no que respeita ao metro e à carris e, também, no Porto em relação à Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP), a par do metro do Porto, “parece” que o país só tem problemas dessa natureza. Em muitos Municípios deste país, o problema reside na falta de acesso a uma rede de transportes públicos. Naturalmente que a rede de transportes públicos das cidades de Lisboa e do Porto não é perfeita, mas está muito acima da maioria dos Municípios do país e, no caso concreto, da Área Metropolitana de Lisboa consegue beneficiar. Apesar das críticas “legítimas” (*“porque o direito à crítica existe”*) que a Sra. Vereadora Fernanda Pésinho teceu à Lei 52/2015, de 9 de junho, e ao regime jurídico que daí adveio, é preciso ter em linha de conta que esta legislação veio propiciar uma ‘grande’ vantagem, na medida em que passou a ser entregue aos Municípios uma “arma” que não detinham. Normalmente, a maior parte dos casos, era o Estado através da Administração Central e do diálogo efetuado pelos Municípios com as concessionárias que surgia algo de novo. Sublinha que se tratava praticamente de um diálogo de “surdos”, por ser a Administração Central que detinha a faca e o queijo na mão. Eram os Municípios que no dia a dia ‘sentiam’ os problemas dos munícipes em relação às questões da mobilidade. Apesar de todas as considerações que a Sra. Vereadora Fernanda Pésinho fez no que concerne à Lei 52/2015, de 9 de junho, julga estar certo ao afirmar que haverá alterações

e correções à mesma, de acordo com o que se venha a considerar ser de alterar e/ou corrigir. Apesar disso, existe atualmente a vantagem de os Municípios puderem ter uma palavra forte e decisiva relativamente à matéria dos transportes e da mobilidade urbana e interurbana.

Referindo-se à presente proposta, o **Sr. Vereador Paulo Ribeiro** regista que é entendível a intenção de que a mesma se reveste, assim como se alcança que se esteja a colocar, desde já, a Área Metropolitana de Lisboa a encetar 'algumas' *démarches* para que cada Município *per si* não começasse a fazer negociações "à pressa" ou de acordo só com a sua especificidade local esquecendo o todo. A presente proposta oferece-lhe 'algumas' dúvidas pelo seguinte: a delegação que vai desenvolver as negociações tem de ter um objetivo previamente preparado. Repare-se que na Área Metropolitana de Lisboa existe 'quase' de tudo, desde empresas públicas de transportes (carris, metro, empresas municipais) como é o caso até da Autarquia que é presidida pelo Presidente da Área Metropolitana de Lisboa – a do Barreiro – que possui uma empresa municipal de transportes. O "grosso" dos Municípios possui a concessão de transportes a privados. Mas, qual é no fim o modelo que se pretende? Percebe-se que o que agora se quer é que seja uma entidade supramunicipal, neste caso, a Área Metropolitana de Lisboa a gerir a revalidação, a revogação, as alterações transitórias ou provisórias, pelo mesmo, até 2019, para o "todo" da Área Metropolitana de Lisboa. Mas, depois disto, para onde é que 'caminha' a Área Metropolitana de Lisboa? O que pretende a Área Metropolitana de Lisboa com 'isto' no final? As delegações fazem sentido se existir um objetivo que seja o de agir do seguinte modo: *"transitoriamente fazemos uma revalidação ou uma concessão até um determinado período, mas, no fim deste período, criamos uma empresa intermunicipal e fazemos uma 'grande' concessão"*. Para si é esta a 'grande' questão da delegação. A ser só para o que consta no Contrato Interadministrativo "sabe-lhe a pouco". Ainda por mais quando há uma 'grande' pressa. Percebe que, do ponto de vista do Município de Palmela, a "pressa" terá a ver com uma questão operacional, por estar programada uma sessão da Assembleia Municipal de Palmela para a próxima segunda-feira, não havendo necessidade de realizar uma nova convocatória.

Opina que se há matéria que deve levar a uma reflexão importante, muito maturada, pois que seja a questão dos transportes. É, sem dúvida, uma questão importantíssima. Há muito tempo que se fala na vantagem e/ou desvantagem de ter competências acrescidas atribuídas para as Autarquias e vai existir a possibilidade de se preocuparem com algo que, no seu caso, quando estava no Estado o preocupava tanto e que é a questão do financiamento, da operacionalidade, da eficiência e da eficácia dos transportes públicos. E termina, voltando à interrogação, que antes expôs: o que pretende a Área Metropolitana de Lisboa fazer sobre esta matéria no final dos pressupostos que constam deste Contrato Interadministrativo que se propõe a deliberação do órgão executivo, Câmara Municipal de Palmela e sujeitar a deliberação do órgão deliberativo deste Município, Assembleia Municipal de Palmela.

A **Sra. Vereadora Fernanda Pésinho** menciona que caso a legislação não tivesse sido alvo das críticas que vêm plasmadas na proposta, talvez se conseguisse responder em concreto às

questões colocadas pelo Sr. vereador Paulo Ribeiro. As perguntas que apresenta cingem-se numa mesma questão: o que vai ser o futuro? Sobre o que se oferecem os seguintes esclarecimentos prévios: ao contrário do que disse “parece que o sistema financeiro deixou de ser uma preocupação” – Não, tanto assim não é que vai realizar-se um fórum promovido pela Área Metropolitana de Lisboa para discutir esta temática em concreto. Refira-se que a pirâmide de valores esteve sempre invertida e, no centro, em vez de estar o interesse público e a prossecução desse mesmo interesse, esteve, obviamente, o interesse dos operadores. Neste diploma vêm plasmadas todas essas questões e que, no fundo, têm premissas que refletem uma ideologia e são claras opções políticas e a não preocupação pelo que é o interesse público. A resposta em concreto para as perguntas que o Sr. Vereador Paulo Ribeiro coloca precisa ser conhecida. Com o novo governo que está em funções existe a estabilidade legislativa e a esperança que algum(uns) aspetos que são alvo de crítica possam ser alterados. Existe a estabilidade legislativa e, no fundo, aguardam-se pelos “retoques” que vão ser dados à Lei 52/2015, de 9 de junho, para se definirem os procedimentos futuros.

Sobre o sistema de financiamento a que aludiu o Sr. Vereador Paulo Ribeiro, transcreve-se na íntegra a expressão da **Sra. Vereadora Fernanda Pésinho**: *“Como é que em concreto vamos criar este monstro? Permitam-me a expressão. Como disse há pouco, este era um assunto que estava na esfera jurídica da Administração Central, na qual, através de um governo que todos conhecemos bicolor entrega à porta dos Municípios um ‘filho para criar’, e como é que o vamos sustentar sem os meios financeiros adequados? Nem sequer ensina como é que o vamos criar. Foi isto o que se passou. As respostas às suas perguntas só o futuro o dirá!”*

Relativamente à proposta em apreciação e tendo por base os comentários do/as Sr./as Vereador/as, o **Sr. Presidente** menciona que a Lei 52/2015, de 9 de junho, tem o mérito único de permitir, de facto, aos Municípios serem detentores desta competência e, simultaneamente, terem a possibilidade de serem Autoridade de Transportes, gerirem e fazerem opções do que querem para os seus territórios nesta área em função do que são os anseios das suas populações e assumindo essa responsabilidade de gestão. Não podem vir a ‘desculpar-se’ com outros. Este aspeto faz com que suscite um comentário que habitualmente faz à questão da delegação de competências: quem é contra a delegação de competências? Ninguém. Não conhece nenhum quadrante político que seja contra a descentralização e a delegação de competências. A questão costuma colocar-se sempre nos meios e nalguma racionalidade, na medida em que existem muitas competências que se forem muito ‘pulverizadas’ e descentralizadas passam a ter um país a várias velocidades consoante os concelhos. Dito de princípio há que saudar o facto de os Municípios passarem a ter a competência e poderem opinar no sentido de arquitetarem o sistema de transportes que desejarem. Todo o mais, nesta lei, é um presente envenenado. As insuficiências não são só ao nível da ausência de referência ao seu financiamento e pergunta-se: o Estado Central não vai financiar as Áreas Metropolitanas para terem este sistema? As empresas de transportes, quer sejam públicas, quer sejam

privadas, têm direito a indemnizações compensatórias consoante o número de passageiros que transportam. Há que haver passes intermodais, uma distribuição e um rateio das verbas para quem faz parte dessa rede de transportes. O problema é que, durante anos, foram passando vários governos e estudados vários modelos, inclusivamente o modelo de arrecadação do imposto sobre os produtos petrolíferos *"que mais 'parece' servir para outro tipo de situações"*, mas para o sistema público de transportes, nada. O dinheiro é usado para pagar outros 'desvarios'. Se as portagens visam dissuadir o transporte individual dentro das localidades e das áreas metropolitanas, vai usar-se uma percentagem do valor arrecadado nas portagens? Não é o aumento das portagens que está em causa, mas a possibilidade de conseguir arrecada, uma percentagem por veículo que ali circule. Defende que os veículos de transporte coletivo devem estar isentos do pagamento de portagem. Existem países, no centro da Europa, que possuem modelos em que empresas a partir de um determinado número de trabalhadores pagam um imposto para a mobilidade e acessibilidade, porque são elas que usufruem em grande parte das autoestradas, e não os seus trabalhadores nos transportes públicos. Tudo é feito com investimento público. Há vários modelos. Há países e até regiões na Europa em que as taxas de água, saneamento e resíduos dão um contributo para os transportes. Barcelona é um modelo desta natureza. Isto anda a ser estudado há uma série de anos, mas o certo é que nunca ninguém teve a coragem de definir este modelo. Dá a garantia que não há aumento da despesa pública. Na sua perspetiva este é um dos objetivos. Todos/as os/as Eleitos/as da CDU nesta Autarquia estão comprometidos em não aumentar a despesa que era feita no passado.

Acrescenta o **Sr. Presidente** que a Lei 52/2015, de 9 de junho, tem insuficiências (que a Sra. Vereadora Fernanda Pésinho até conhece em detalhe) e vai 'apenas' reproduzir um exemplo: havia níveis mínimos de serviço – eram leis 'feitas' noutros tempos com a intenção excessivamente otimista, em que populações com um determinado número de habitantes e com mais de x quilómetros de distância até à sede do concelho tinham de ter uma ligação -. Todo este clausulado deixou de existir. E deixou de existir para "tapar" os mínimos de direitos, pelo que quem quer/precisa de transporte paga. Paga o utilizador e paga o Município, por que se o número de utilizadores for insuficiente reverte em que as 'pequenas' comunidades nunca vão poder ter transporte. Considera que há críticas que têm de ser recordadas, assim como o posicionamento da Câmara Municipal de Palmela e, na verdade, os/as Eleitos/as da CDU com assento neste órgão sempre afirmaram que o texto da Lei 52/2015, de 9 de junho, tinha de ser outro e esperam poder vê-lo corrigido, em sede da Assembleia da República com a composição da atual maioria (PS, CDU e BE), em diferentes áreas.

O **Sr. Presidente** menciona que no futuro terá de ter, em primeiro lugar, um estudo da mobilidade e das necessidades já recenseadas pelos Municípios; por exemplo, no Município de Palmela tem vindo a notar-se a necessidade da ligação da Quinta do Anjo à Penalva; da ligação dos bairros de Quinta do Anjo, Marinheiros, Assunção Piedade e Marquesas à estação ferroviária da Penalva; e da ligação entre Marateca e Poceirão entre Loja Nova e Cemitério da

Marateca e, neste caso, vê-se a necessidade de implementação de um circuito de estação de Palmela / Padre Nabeto / Aires. Hoje com a nova entrada da TDE, em Aires, já não é preciso circular pelas ruas estreitas, nem pela avenida dos caminhos de ferro até à estação de Palmela e pretende-se pôr o circuito do Palmela nessa concessão. Mas, o caso do circuito de Palmela é especial, por tratar-se de uma oferta que é específica num projeto que se destina exclusivamente para o Centro Histórico. Quando se faz a proposta de que o circuito de Palmela deve abranger a Serra Grande, entre outras; pois, nesse(s) caso(s), ter-se-á de criar outro circuito que tem de obedecer a um concurso para o efeito. É imprescindível que haja uma ligação quiçá intermunicipal entre os bairros antes citados e a estação da Penalva e, se não fossem os entraves legislativos, o negócio já teria sido firmado com os Transportes Coletivos do Barreiro (TCB), mas que, por via da lei vigente, estão impedidos de 'entrar' no território que abrange o concelho de Palmela. Não faz sentido. É precisa uma carreira que sirva os bairros atrás citados e o troço de São Gonçalo, estrada dos 4 Castelos e Vila Amélia. Todas estas situações encontram-se identificadas como prioritárias no Conselho Municipal de Mobilidade.

Em matéria do transporte em táxi e atenta a matéria que tem vindo a discussão, o **Sr. Presidente** refere que se tem pronunciado sobre as necessidades que assistem no concelho e que vão ser dadas a conhecer à Área Metropolitana de Lisboa. Há aspetos que estão a descoberto, outros que carecem de correção, e a opinião da Câmara Municipal de Palmela tem de ser dada e devidamente justificada. A proposta que constitui o único ponto desta ordem de trabalhos visa o poder de decidir-se em rede sobre o serviço público de transporte de passageiros. Com as ligações intermunicipais e a criação de sinergias haverá a oportunidade para avaliar outro tipo de questões/matérias como, por exemplo, o funcionamento (ferroviário) de uma linha do Alentejo. Há vinte anos que deixaram de parar comboios para servir as populações de Fernando Pó, Valdera e Lagoa da Palha com destino ao Alentejo. Não faz nenhum sentido, até porque os comboios passam, só que não param. Está em crer que o futuro possa ser feito duma grande articulação, até porque não se pretende que cada Município crie os seus circuitos isoladamente e que as operadoras (públicas e privadas) o façam deste modo; até mesmo 'outras' operadoras terão de vir a jogo para aproveitar os investimentos que já possuem no terreno. Recorda que sugeriu aos Transportes Sul do Tejo (TST) que o tempo em que têm o autocarro que faz o percurso escolar parado à tarde no Poceirão podia efetuar uma ligação que fosse entre a Marateca e o Poceirão. Só que nem sequer estão na disposição de fazer esta experimentação. Com o hábito cada vez mais utentes usarão o circuito. A oferta tem de ser persistente. O circuito do Pinhal Novo obedeceu a seis anos de experiência e, de ano para ano, ia aumentando o número de pessoas. Crê que o futuro também seja feito de desafios ao nível do financiamento e da complementaridade. É ridículo, mas é verdade que a rodovia concorre com a ferrovia na Área Metropolitana de Lisboa e, em alguns troços, sem justificação. É preferível que a rede rodoviária faça na plataforma intermodal outras ligações secundárias? Não. Uma visão integrada vai certamente permitir uma maior oferta, assim como uma maior

racionalidade dos modos existentes. Naturalmente haverá surpresas relacionadas com o financiamento. Não há solução se não houver a coragem. E, a coragem não é a nível metropolitano, é a nível nacional e da identificação do que é que financia o transporte público. Pessoalmente, não concorda com a criação de mais impostos e/ou taxas; as que existem são suficientes. Aumentar-se o Imposto Único de Circulação (IUC) para quê? Para pagar o quê? As Autarquias recebem uma parte significativa do Imposto de Circulação Automóvel. Há aumentos que não estão explicados para o que são. O Estado precisa de mais receita para pagar o quê? Se explicassem aos/às cidadãos/ãs que o aumento de 0,5% se destina a pagar o serviço público de transportes, talvez fosse possível de entenderem. Agora produzirem-se aumentos e o dinheiro desaparecer para outro tipo de situações... tem de ser contestado. Espera que o processo que agora se inicia concorra para um maior número de vantagens em benefício das populações.

O **Sr. Presidente** refere-se ao texto da proposta e ao facto de nenhum dos/as Vereadores/as ter suscitado a questão que vai apresentar (talvez por esta estar bastante explícita): apesar da delegação de competências que esta proposta propõe realizar para a Área Metropolitana de Lisboa, é de salientar que o Município de Palmela é sempre ouvido com carácter vinculativo no que concerne a carreiras dentro do território do seu concelho, uma vez que faz uso da palavra nas entidades intermunicipais.

O **Sr. Vereador Paulo Ribeiro** refere é sua intenção voltar a usar da palavra para não fazer uma declaração de voto.

Com reporte para as explicações da Sra. Vereadora Fernanda Pésinho, o **Sr. Vereador Paulo Ribeiro** menciona que hesitou muito entre abster-se ou votar a favor nesta proposta. Vai votar favoravelmente a mesma. Sendo que a sua intervenção não tem o cariz de ser uma declaração de voto, mas, ainda assim, quer fazê-la antes de a votação ser tomada. Atentos os documentos em análise (proposta + Protocolo de delegação de competências, cuja natureza é a de um Contrato Interadministrativo de delegação de competências) fica-se sem perceber o que está a ser delegado. Considera que a intenção primeira era a manifestação de querer alterar a Lei 52/2015, de 9 de junho, e que a mesma deve ser alterada em determinado sentido: o que se pretende em termos de modelo do serviço público de transporte de passageiros, entre outros aspetos. Apesar destas dúvidas, mantém e reafirma: apesar dos argumentos é mais importante a possibilidade de todos os Municípios, ou da maioria dos Municípios que compõem a Área Metropolitana de Lisboa, puderem caminhar para um caminho conjunto que melhor sirva os interesses dos munícipes dos vários Municípios e do Município de Palmela em particular. Esta é a razão pela qual vai votar favoravelmente.

O **Sr. Presidente** menciona que vão ter oportunidade de, no futuro, discutir porque é que os Municípios receberam este documento “à pressa”, assim como se pediu a suspensão da Portaria que obviou a um mau financiamento. E, mais uma vez, o serviço público de passageiros ou

melhor dizendo as indemnizações compensatórias que, na altura, foram devidamente denunciadas e que foram uma decisão do anterior Governo (coligação PPD/PSD.CDS-PP) que visou beneficiar algumas transportadoras. Esse assunto ainda corre algures e não vai ser hoje aprofundado. Neste momento, a situação que se apresenta é premente, urgente e há muito trabalho a fazer. A Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa foi integrada na Área Metropolitana de Lisboa e os seus quadros são pessoas competentes, que precisam de novas orientações políticas. De acordo com o quadro legislativo já se nota a necessidade de mais recursos ao nível do pessoal e, por isso, a Área Metropolitana de Lisboa aprovou, por unanimidade, um novo mapa de pessoal. É necessária uma 'outra' estrutura, na medida em que os Municípios não têm possibilidade de ter uma estrutura técnica que seja muito focalizada neste tipo de matérias. Há a vantagem de os Municípios que compõem a AML, através deste órgão metropolitano, validarem e controlarem a execução do serviço e, possivelmente, vão ter de pagar, mas isso é inevitável. Ter-se-á de discutir os moldes do pagamento.

Submetida a proposta a votação, foi a mesma aprovada, por unanimidade e em minuta.

ENCERRAMENTO DA REUNIÃO

Cerca das dez horas e dez minutos, o **Sr. Presidente** declara encerrada a reunião, da qual se lavrou a presente ata, que eu, *Paulo Eduardo Matias Pacheco*, Diretor do Departamento de Administração e Finanças, redigi e também assino.

O Presidente

Álvaro Manuel Balseiro Amaro

O Diretor do Departamento

Paulo Eduardo Matias Pacheco