



1ª Comissão Permanente

Comissão de Finanças, Património e Recursos Humanos

e

8ª Comissão Permanente

Comissão de Mobilidade e Segurança

Parecer Conjunto

Relativo à **Proposta n.º 287/2017 “Aprovar submeter à Assembleia Municipal de Lisboa a Segunda Alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros da CARRIS – Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A.”**.

I. NOTA INTRODUTÓRIA

Através da proposta n.º 287/2017 adiante designada por Proposta, subscrita pelo Vereador das Finanças da Câmara Municipal de Lisboa, João Paulo Saraiva, aprovada por maioria na Câmara Municipal de Lisboa em reunião realizada a 25 de maio de 2017, submete-se a aprovação da Assembleia Municipal de Lisboa, nos termos das disposições conjugadas do n.º 3 do artigo 32.º e do n.º 1 e 5 do artigo 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, n.º 1 do artigo 62.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, aplicável por força do artigo 4.º do mesmo diploma, da alínea ccc), do n.º 1, do artigo 33.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, bem como dos artigos 65.º e 66.º do Código das Sociedades Comerciais, do artigo 23.º e das alíneas a) e b) do artigo 25.º dos Estatutos da CARRIS:

- Aprovar a segunda alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros atribuído à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., cuja minuta se junta em anexo e faz parte integrante da presente proposta, o qual inscreve como Compensações de Obrigações do Serviço Público a celebrar com a CARRIS – Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., 10.000.000,00€ com enquadramento na Ação D3.P009 - 43988, Orgânica, 18.00 e Económica 04.01.01 e 5.000.000,00€ na Económica 08.01.01.01, num total de 15.000.000,00€ do Orçamento de 2017.

Tendo a proposta sido remetida, pela Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa, Arq.ª Helena Roseta para a 1ª Comissão Permanente de Finanças, Património e Recursos Humanos e para a 8ª Comissão Permanente de Segurança e Mobilidade a fim de ser apreciada e emitido o respectivo parecer, cumpre proceder à emissão do mesmo, em consonância com o preceituado no artigo 76º do Regimento da Assembleia Municipal de Lisboa para o mandato 2013/2017¹.

¹ Aprovado pela Deliberação n.º 58/AML/2014, de 18 de Março, e publicado no 1.º Suplemento ao Boletim Municipal n.º 1048, de 20 de Março de 2014, com as alterações introduzidas em 21 de julho de 2015 e em 19 de julho de 2016. Daqui em diante denominado apenas por Regimento.

II. CONSIDERANDOS

2.1 - Enquadramento e Antecedentes

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.R.L. (CARRIS), foi fundada a 18 de Setembro de 1872 com o objectivo de implantar na capital portuguesa um sistema de transporte do tipo americano (carruagens movidas por tração animal e deslocando-se sobre carris), tendo vindo a prestar desde essa data o serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Cidade de Lisboa, serviço esse que foi sofrendo alterações diversas ao longo dos tempos, fruto dos diversos contextos históricos;

Por força da nacionalização imposta pelo Decreto-Lei n.º 346/75, de 3 de julho, a titularidade das ações da então Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.R.L., foi transferida para o Estado, tendo igualmente sido determinado que este assumiria todas as situações jurídicas que a Câmara Municipal de Lisboa detinha em relação àquela companhia, pelo que o Estado passou a deter ainda a posição de Concedente na referida concessão;

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., é à data, titular de uma concessão de serviço público de transportes coletivos de superfície, atribuída originalmente à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.R.L., em 31 de dezembro de 1973, com base no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 688/73, de 21 de dezembro;

O contexto da prestação do transporte público de passageiros veio a sofrer desde essa data diversas alterações no que se refere ao enquadramento normativo, tanto ao nível da União Europeia como ao nível nacional, de que se destaca o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e a Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho, que aprovou o regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros (RJSPTP), entretanto alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro;

Atenta a evolução ocorrida, o Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro, entretanto também alterado pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, procedeu à atualização do quadro jurídico geral da concessão de serviço público atribuída originalmente à Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. em 31 de dezembro de 1973;

Na sequência da publicação deste diploma de dezembro de 2014, o Estado e a CARRIS procederam à 1ª alteração dos termos do contrato de concessão de serviço público, por instrumento contratual assinado em 23 de março de 2015;

Através do mencionado Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, a titularidade da totalidade do capital social da Carris foi transferida do Estado para o Município, tendo o mesmo diploma operado a cessão para este da posição contratual antes detida pelo Estado no Contrato de Concessão ora alterado, com efeitos a partir de 1 de fevereiro de 2017;

Nestes termos a municipalização da Carris, operada pelo já referido Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, recomenda que sejam revistos os termos e condições do Contrato de Concessão vigente desde 1973, na versão alterada primeiramente em março de 2015;

Por outro lado, a atribuição ao Município de Lisboa, também pelo referido Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, da qualidade de autoridade de transportes relativamente ao serviço público de transporte coletivo de passageiros à superfície de passageiros de âmbito municipal que se desenvolve maioritariamente na cidade de Lisboa, explorado pela CARRIS ao abrigo do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros de 31 de dezembro de 1973 e a necessidade de serem fixadas as compensações pelo cumprimento das obrigações de serviço público impostas pelo Município de Lisboa, nessa qualidade, recomenda que o regime de tais compensações seja fixado neste contrato, considerando a dupla qualidade de autoridade de transportes e Concedente que cabe àquele;

A suspensão pela CARRIS, nos anos de 2011 a 2016, de quaisquer investimentos na renovação da frota de autocarros e elétricos causou dificuldades severas no cumprimento das suas obrigações contratuais de serviço público, tornando agora necessário um esforço significativo na aquisição de novos veículos, que a empresa terá de realizar para reforçar a oferta de transporte e a qualidade do serviço prestado aos cidadãos;

A CARRIS é uma marca reconhecida que detém conhecimentos únicos e intransmissíveis quanto à sua atividade e, após décadas de endividamento acumulado para fazer face ao défice de pagamento pelo Estado das obrigações de serviço público, terá nesta nova fase da sua história de realizar investimentos estratégicos, com períodos de amortização dilatados que se prolongarão para além do termo atualmente previsto da concessão que lhe está atribuída;

Nos termos do artigo 410.º, n.º 1, do Código dos Contratos Públicos, o prazo das concessões deve ser fixado pelo período de tempo necessário para a amortização e remuneração, em normais condições de rendibilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário;

O Contrato de Concessão da Carris prevê, no n.º 2 da Cláusula 9, a possibilidade de o prazo contratual ser aumentado por razões de interesse público e/ou em função do tempo

necessário para a amortização e remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pela Concessionária, de acordo com o disposto na legislação nacional e da União Europeia aplicável;

O Município de Lisboa considerou imprescindível que o reforço do volume e da qualidade da oferta de transporte prestado pela Carris se opere também pela renovação urgente da frota, reconhecendo ambas as Partes que os investimentos que assim se tornam necessários, necessariamente vultuosos, não são compagináveis com a respetiva amortização no prazo relativamente escasso pelo qual o Contrato de Concessão celebrado em 1973 ainda vigoraria, até 31 de dezembro de 2023;

É do interesse da cidade de Lisboa manter a Carris como operador interno do Município, encarregue em exclusivo do serviço de transportes coletivos de superfície – como decorre do disposto no Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, bem como do Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro (também na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro), que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte coletivo de passageiros na cidade de Lisboa, e do próprio Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro – sendo assim prementes as razões de interesse público que impõem a ampliação do prazo contratual da Concessão da Carris, de acordo com o estipulado na legislação nacional e da União Europeia aplicável e no Contrato de Concessão;

2.2 - Análise da Proposta

O Município de Lisboa vinha afirmando desde há muito a intenção de assumir a posição de autoridade de transportes e de explorar o serviço público de transporte de passageiros prestado pela CARRIS, exercendo a plenitude das suas atribuições e competências legais quanto à definição e gestão das redes de transportes públicos da Cidade, e exigindo a restituição das suas posições jurídicas no que respeita à CARRIS, empresa de que foi titular até à respetiva nacionalização pelo Estado em 1975.

Quer a aprovação da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de março), quer a evolução do quadro legal no que respeita ao Regime Jurídico das Autarquias Locais, nos termos da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (RJAL), remetem para as atribuições dos municípios e respectivas competências em matéria de redes de transporte público ao nível local, conforme se estipula nos artigos 23.º, n.º 2, alínea c), e 33.º, n.º 1, alínea ee) deste

diploma.

O serviço público prestado pela CARRIS encontra-se regido pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e pela recente Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP).

Nos termos citados cabe, aos municípios a prossecução das atribuições e o exercício das competências de autoridade de transportes quanto aos serviços de transporte de passageiros de âmbito municipal² – tendo-se exceptuado temporariamente desta regra, os serviços de transportes operados nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa por empresas públicas mantidas na esfera do Estado.

Através do DL 86-D/2016 a situação excepcional anteriormente prevista relativamente à área metropolitana de Lisboa foi cessada, tendo sido atribuído ao município de Lisboa a assunção plena das atribuições e competências legais no que respeita ao serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, que compreende ainda a transferência da posição contratual detida pelo Estado no Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado com a CARRIS, e a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da CARRIS do Estado para o município de Lisboa.

Nestes termos revela-se serem necessárias alterações ao Contrato de Concessão de Serviço Público da CARRIS por forma a reflectir o novo enquadramento normativo anteriormente referenciado que seguidamente se resumem:

- Modificação dos Considerandos do Contrato para refletir as alterações introduzidas pelo D.L. n.º 86-D/2016, de 31 de dezembro, designadamente eliminando o Estado da posição de Concedente e substituindo-o pelo Município de Lisboa;
- Introdução da noção de Obrigações de Serviço Público da CARRIS (OSPC), que são aquelas que o Município estabelece para o serviço público de transporte de passageiros a executar pela CARRIS maioritariamente no território do Município;
- Previsão da revisão obrigatória anual das OSPC, a par da possibilidade da sua adaptação às circunstâncias, por instrução do Município;

² definidos estes como os que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de um município – cfr. artigos 3.º, alínea s), e 6.º, n.º 1, do RJSPTP.

- Cálculo do valor anual das OSPC com base nos custos e receitas reais de cada ano;
- Consagração do pagamento das OSPC pelo Município à CARRIS, em dois pagamentos por conta e um pagamento final anual de reconciliação;
- Consagração do pagamento pelo Município à CARRIS dos descontos comerciais e dos determinados por motivos sociais, incluindo-os nas OSPC;
- Obrigação de a CARRIS respeitar, designadamente quanto ao material circulante, os padrões ambientais definidos pelo Município;
- Tarifário definido anualmente pelo Município, sem aumentos automáticos de acordo com a inflação;
- Fixação do indicador de qualidade mínima da oferta em 85% dos veículos x quilómetro;
- Eliminação da confidencialidade de partes do Contrato de Concessão.

Com a reconfiguração do “Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros da CARRIS”, alteração agora alvo de análise, e após ter sido operado o reconhecimento legal da titularidade administrativa do Município sobre o serviço público operado pela CARRIS e dos poderes da Autarquia enquanto autoridade de transportes relativamente a este operador, com a posição de concedente formalmente reassumida pelo Município de Lisboa e a transmissão da totalidade das acções representativas do respectivo capital social do Estado para o Município, verifica-se estarem finalmente asseguradas as condições essenciais para a prestação de serviços de transportes públicos na Cidade de Lisboa, com vista a uma melhor e mais eficiente prossecução do interesse público e tendo como objectivos fundamentais a sustentabilidade do serviço público, o aumento da eficiência, da qualidade e cobertura das redes, bem como a recuperação de passageiros, a universalidade do acesso, e a coesão económica, social e territorial, factores fundamentais no reforço da promoção das políticas de mobilidade e sustentabilidade ambiental que têm vindo a ser prosseguidas pelo Município.

2.3 - Audição do Vereador João Paulo Saraiva e da Administração da CARRIS

Foi promovida a audição do Vereador João Paulo Saraiva no dia 24 de maio de 2017, que deu início à mesma começando por fazer o enquadramento da proposta em análise relativa à alteração do Contrato de Concessão da CARRIS.

Referiu que o executivo decidiu por questões de transparência e clareza de escrutínio, autonomizar em deliberação própria as orientações estratégicas estabelecidas pelo Município às diversas empresas municipais e, neste caso em concreto, também à CARRIS nos termos do artigo 37º da Lei n.º 50/2012 de 31 de Agosto.

Começou por referir-se ao ponto de partida para o estabelecimento das orientações estratégicas citadas, referindo-se ao ponto mais baixo da prestação de serviços da empresa das últimas décadas e à necessidade de se inverter o declínio e promover a sua rápida recuperação, quer em número de passageiros, quer na capacidade operacional que considera ter sido gravemente afectada nos últimos anos.

Entre 2010 e 2015 referiu ter sido eliminada + de 25% da oferta, tendo-se simultaneamente aumentado de uma forma sem precedentes o preço do acesso ao transporte público urbano, eliminando tarifas sociais e cancelado investimentos essenciais na renovação de material circulante com consequências óbvias. A degradação do serviço público, e uma redução histórica do número de passageiros transportados, em valores acumulados para os diferentes operadores próximos dos 100 milhões de passageiros por ano.

As orientações estratégicas estabelecidas pela CML passam assim primeiramente por retomar os níveis de qualidade e de serviço público a que a CARRIS está obrigada, tendo sido desenvolvido um plano de actividades e investimentos que teve por base um cenário considerado o mais conservador de todos no que se refere às estimativas de crescimento do número de passageiros, que actualmente já se verifica com a introdução de duas medidas simples sobre o tarifário. Sublinhou ainda o facto de, nas orientações estabelecidas e decorrentes da lei, a CARRIS apenas se poder endividar conjuntamente e não estruturalmente.

Referindo-se concretamente aos principais objectivos estabelecidos, sublinhou que a operação da CARRIS deverá doravante, estar integrada numa política de mobilidade global do Município que englobe as políticas de estacionamento, o espaço público, a actuação da Polícia Municipal, mas também a integração a nível metropolitano com os diferentes meios e modos de

transporte, metropolitano, Transtejo, Soflusa e outros operadores.

Apontou como segundo objectivo principal a existência de um sistema de mobilidade mais acessível, mais fiável e mais sustentável quer em termos financeiros quer em termos ambientais.

Aumentar o número de passageiros no transporte público, garantindo uma transferência modal do transporte individual para o transporte público e modos ativos é o terceiro objectivo principal definido.

Referiu-se ainda ao facto de em 2017, a Cidade de Lisboa e o Município reunirem pela primeira vez as condições para fomentar de uma forma progressiva e consistente uma maior integração entre modos de transporte e estacionamento, no quadro da gestão da via pública, sendo para tal fundamental que a CARRIS se adapte aos novos desafios, nomeadamente em termos de infra estruturas, material circulante, rede, tarifários e produtos de mobilidade a oferecer, dando como exemplo os novos tarifários, o aumento esperado da velocidade média dos autocarros, o park and bus, os corredores bus de alto desempenho, a App CARRIS, as carreiras de bairro e os veículos de zero emissões, como algumas das medidas prioritárias a implementar no período entre 2017 e 2019.

Após o enquadramento prévio acima descrito tomou a palavra o representante da administração da CARRIS, Dr.º José Realinho Matos para apresentar o Plano de Actividades e Orçamento 2017, que, não obstante estar dispensado de escrutínio formal pela AML, foi considerado pelo pelouro essencial ao enquadramento da proposta de concessão em análise.

Iniciou a apresentação³ por fazer um breve resumo do actual estado da CARRIS. Entre 2011 e 2016 a CARRIS perdeu 40 milhões de passageiros e os tarifários aumentaram cinquenta por cento. Verificou-se também uma acentuada redução na oferta da empresa com menos 10 milhões de kms percorridos. Acresce a isto a redução de 650 colaboradores no mesmo período e menos cinquenta autocarros em operação, tendo a idade média subido para valores superiores aos 12 anos, o que, tendo como referência uma vida útil de 15 anos se revela preocupante. Todas estas situações levaram ao agravamento da qualidade de serviço prestado pela empresa pelo que a primeira prioridade do Plano de Actividades e Orçamento para 2017, diz respeito à paragem do declínio e à promoção da recuperação.

³ Anexo 2 - Apresentação Plano de Actividades e Orçamento 2017

Como desafios principais eleger a melhoria do cumprimento da oferta, o aumento do número de eléctricos e de autocarros, o aumento da satisfação dos clientes, a transferência do transporte individual para o transporte público e o aumento da satisfação dos colaboradores, com base em três pilares estratégicos, um serviço focado no cliente, a modernização e qualificação da empresa e o potenciar da eficiência e da sustentabilidade.

Para tal contribui a nova visão estratégica do Município e adoptada pela CARRIS, que passa por potenciar uma política de mobilidade verdadeiramente integrada em termos de transportes, espaço público, estacionamento e policiamento, por dotar a cidade de um sistema de transportes públicos mais acessível, mais fiável, mais confortável e mais sustentável e, desta forma promover a existência de mais passageiros no transporte público, garantindo uma transferência modal do transporte individual para o transporte público e modos de mobilidade ativos.

Referiu ainda que, já em 2017, se estão a fazer sentir os reflexos das mudanças efectuadas nomeadamente no que se refere aos novos tarifários em vigor para crianças até aos 12 anos e para maiores de 65 anos, estando prevista a entrada de 100 novos motoristas a curto prazo (2017) para dar resposta ao início da renovação da frota de autocarros (250 novos autocarros até 2019, 15 dos quais 100% eléctricos e 165 a gás natural), bem como a introdução de WIFI gratuito na rede de eléctricos, e a introdução das primeiras quatro linhas de bairro que irão conectar os principais pontos de interesse local, como equipamentos, interfaces, etc.

De acordo com estimativas conservadoras prevê-se, de acordo com o Plano, aumentar a oferta estimada em milhares de veículos X Kms, de 28857 em 2016 para 33030 em 2019, bem como o número de passageiros transportados de 141 milhões em 2016 para 147,5 milhões em 2019.

Entrando em concreto na apresentação do Plano de Investimentos referiu que, no total e até 2019, está previsto um investimento na renovação da frota de 61 milhões de € (260 veículos) sendo que em 2017 irá ser feito um investimento de aproximadamente 12,3 milhões de €, relativos a reparação de autocarros (4 milhões), à reparação de eléctricos (1,3 milhões €) e à construção de um posto de abastecimento de gás para a frota (2,2 Milhões de €).

Apresentou também o plano de renovação da frota de autocarros referindo que até 2040 se irá fazer a transição para tecnologias amigas do ambiente, primeiro com a substituição dos velhos autocarros diesel por viaturas a gás natural comprimido e numa fase posterior, depois do amadurecimento da tecnologia, por autocarros movidos exclusivamente a energia eléctrica.

Sublinhou ainda o facto de a inversão do declínio em curso permitir esperar resultados operacionais positivos já no ano de 2017.

Referindo-se em concreto às alterações ao Contrato de Concessão que constituem a Proposta em análise, foi esclarecido pelo Vereador João Paulo Saraiva e pelo representante da administração da CARRIS, que a empresa em causa está agora regulada pela Lei n.º 50/2012 de 31 de Agosto relativa ao Regime Jurídico da Actividade Empresarial Local com as especificidades mantidas pelo D.L. 86-D/2016 que atribuiu ao município de Lisboa a assunção plena das atribuições e competências legais no que respeita ao serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, transfere a posição contratual detida pelo Estado no Contrato de Concessão de Serviço Público celebrado com a Carris, e transmite a totalidade das ações representativas do capital social da Carris do Estado para o Município de Lisboa.

Esclareceram ainda que o serviço público prestado pela Carris é hoje juridicamente regulado por variados diplomas de fonte europeia e nacional, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, e a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, que veio complementar o disposto no mencionado regulamento.

Resumidamente, esclareceram ainda que as alterações ao Contrato de Concessão agora em análise dizem fundamentalmente respeito, por um lado às necessárias adaptações ao D.L. 86-D/2016 de 31 de dezembro, modificando os considerandos para refletir as alterações que decorrem da lei, eliminando o Estado da posição de Concedente e substituindo-o pelo Município de Lisboa, por outro lado no que diz respeito à introdução da noção de Obrigações de Serviço Público da Carris (OSPC), que são aquelas que o Município estabelece para o serviço público de transporte de passageiros a executar pela Carris, à previsão da revisão obrigatória anual das OSPC a par da possibilidade da sua adaptação às circunstâncias por instrução do Município, ao cálculo do valor anual das OSPC com base nos custos e receitas reais de cada ano e liquidação das OSPC pelo Município à Carris em dois pagamentos por conta e um pagamento de reconciliação, e ainda à introdução de padrões ambientais mínimos no material circulante e o estabelecimento de um indicador de qualidade mínima de oferta em 85% dos veículos x quilómetro.

Por fim esclareceram que a alteração ao Contrato de Concessão prevê ainda a eliminação da confidencialidade de partes e o alargamento do prazo de Concessão de 2023 para 2037 por forma a fazer face aos elevados investimentos necessários.

Na sequência da apresentação efectuada os Deputados Municipais presentes apresentaram variadas questões e sugestões relativas ao futuro económico e financeiro da CARRIS e das empresas participadas, à articulação com o Metropolitano de Lisboa e à possibilidade de alargamento dos tarifários das crianças e 3ª idade.

Em resposta, o Vereador João Paulo Saraiva esclareceu as várias questões colocadas pelos Deputados Municipais, referindo ainda que as alterações agora propostas ao Contrato de Concessão se resumiram às minimamente necessárias face ao actual enquadramento jurídico da CARRIS, sendo o Município de Lisboa responsável por, através do Fundo de Mobilidade Urbana de Lisboa, proceder ao pagamento das compensações por obrigações de serviço público, que já em 2017 importará numa quantia de 15 milhões de €.

III. OPINIÃO DAS FORÇAS POLITICAS

Os grupos políticos municipais subscritores do presente parecer reservam para o plenário a expressão do seu sentido de voto.

IV. OPINIÃO DO RELATOR

Desde há vários anos que se acumulam as queixas sobre a qualidade de serviço da CARRIS, horários desadequados, veículos desactualizados e serviços imprevisíveis e ineficazes, tendo-se vindo a verificar também o enorme aumento dos tarifários, coincidente com a degradação do serviço prestado pela Empresa.

Os autarcas, da Câmara Municipal e das Juntas de Freguesia, têm vindo ao longo dos últimos anos a reclamar junto da CARRIS resposta às necessidades das várias comunidades, mas sem quaisquer resultados objectivos.

O serviço de transportes públicos colectivos deve servir os interesses da população da cidade e de todos os que nela trabalham ou visitam. A garantia de um serviço que cumpra esta exigência, o interesse das populações, é dada por uma gestão de proximidade, em que a

autoridade última reside nos eleitos por essa população.

A passagem da titularidade da empresa CARRIS para o Município de Lisboa, com a tomada de posição de concedente anteriormente na esfera do Estado e o estabelecimento concreto das Obrigações de Serviço Público da CARRIS e a clarificação do cálculo das compensações devidas pelo Município à empresa, possibilita a tomada de decisões com base nas reais necessidades da mobilidade dos habitantes de Lisboa, assim como permitirá fazer uma gestão mais eficaz dos recursos na cidade.

Pelas razões apontadas considera-se essencial ao cumprimento deste desígnio proceder à alteração ao Contrato de Concessão agora proposta.

V. CONCLUSÕES

A Proposta em análise decorre fundamentalmente da necessidade de alteração do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros da CARRIS para adaptação ao novo estatuto jurídico e enquadramento normativo, nomeadamente no que se refere às disposições decorrentes do D.L. 86-D/2016, concluindo-se desta forma o processo de reconhecimento legal da titularidade administrativa do Município sobre o serviço público operado pela CARRIS e os poderes da Autarquia enquanto autoridade de transportes relativamente a este operador, com a posição de concedente formalmente reassumida pelo Município de Lisboa e a transmissão da totalidade das acções representativas do respectivo capital social, do Estado para o Município.

As alterações ao Contrato de Concessão compreendem também o estabelecimento concreto das Obrigações de Serviço Público da CARRIS (OSPC) enquanto operador interno, incluindo nas mesmas os eventuais descontos comerciais ou sociais decididos pelo Município, bem como a clarificação da forma de cálculo das compensações devidas pelas OSPC, com base nos custos e receitas reais de cada ano, sujeitas a revisão anual obrigatória, e pagas em três transferências anuais, a última das quais de reconciliação. Prevê ainda a fixação de indicadores de avaliação de qualidade de oferta, e estabelece os padrões ambientais mínimos exigíveis definidos pelo Município relativamente ao material circulante.

A apreciação da proposta cumpriu o prazo fixado pela Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa ao abrigo do disposto no artigo 75º do Regimento para a emissão de parecer.

Face ao anteriormente exposto, e cumpridos os prazos regimentais aplicáveis, conclui-se que a proposta está em condições de ser debatida e votada em sessão plenária da Assembleia Municipal de Lisboa.

VI. ANEXOS

O Deputado Municipal Relator considerou necessária a junção ao presente parecer dos seguintes anexos:

[Anexo 1 - Proposta 287/CM/2017 e respectivos anexos](#)

[Anexo 2 - Apresentação Plano de Actividades e Orçamento 2017](#)

O presente parecer foi aprovado por maioria com votos a favor do PS e IND, votos contra do PEV e abstenções do PSD, PAN e CDS.

Lisboa, 31 de Maio de 2017.

O Presidente da 8ª Comissão e Relator

A Presidente da 1ª Comissão

José Leitão

Irene Lopes