

----- **ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA** -----
----- **Mandato 2013-2017**-----
----- **SESSÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM DEZASSEIS DE MAIO
DE DOIS MIL E DEZASSETE**-----
----- **ATA NÚMERO CENTO E QUARENTA E UM** -----

----- Aos dezasseis dias do mês de maio de dois mil e dezassete, 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 e trigésimo sétimo seu Regimento, reuniu a Assembleia Municipal de Lisboa, na sua sede, sita no Fórum Lisboa, na Avenida de Roma, nº 14, em Lisboa, em Sessão Extraordinária, sob a presidência da sua Presidente efetiva, Excelentíssima Senhora Maria Helena do Rego da Costa Salema Roseta, coadjuvada pela Excelentíssima Senhora Carla Cristina Ferreira Madeira e pela Excelentíssima Senhora Margarida Maria Moura Alves da Silva Almeida Saavedra, respetivamente Primeira Secretária, em exercício, e Segunda Secretária. -----

----- (O Senhor Deputado Municipal Rui Paulo da Silva Soeiro Figueiredo, Primeiro Secretário da Mesa da Assembleia, foi substituído nessas funções pela Senhora Deputada Municipal Carla Cristina Ferreira Madeira). -----

----- Assinaram a “Lista de Presenças”, para além dos mencionados na Mesa da Assembleia, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- Álvaro da Silva Amorim de Sousa Carneiro, Ana Luisa Flores de Moura e Regedor, Ana Maria Gaspar Marques, Ana Maria Lopes Figueiredo Páscoa Baptista, Ana Sofia Soares Ribeiro de Oliveira Dias Figueiredo, André Nunes de Almeida Couto, António Modesto Fernandes Navarro, Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho, Augusto Miguel Gama Antunes Albuquerque, Belarmino Ferreira Fernandes da Silva, Carlos José Pereira da Silva Santos, Cláudia Alexandra de Sousa e Catarino Madeira, Daniel da Conceição Gonçalves da Silva, Diogo Feijóo Leão Campos Rodrigues, Fábio Martins de Sousa, Fernando Manuel Moreno D’Eça Braamcamp, Fernando Manuel Pacheco Ribeiro Rosa, Floresbela Mendes Pinto, Hugo Filipe Xambre Bento Pereira, Inês de Drummond Ludovice Mendes Gomes, Isabel Cristina Rua Pires, João Luís Valente Pires, João Manuel Costa de Magalhães Pereira, José Alberto Ferreira Franco, José António Cardoso Alves, José Manuel Marques Casimiro, José Maximiano Albuquerque Almeida Leitão, José Roque Alexandre, Luis Alberto Lucas Lopes, Luís Pedro Alves Caetano Newton Parreira, Mafalda Ascensão Cambeta, Manuel Malheiro Portugal de Nascimento Lage, Margarida Carmen Nazaré Martins, Maria Cândida Rio de Freitas Cavaleiro Madeira, Maria da Graça Resende Pinto Ferreira, Maria Irene dos Santos Lopes, Maria Luisa de Aguiar Aldim, Maria Simoneta Bianchi Aires de Carvalho Luz Afonso, Maria Sofia Mourão de Carvalho Cordeiro, 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, Nuno Ferreira Pintão, Patricia de Oliveira Caetano Barata, Pedro Filipe Mota Delgado Simões Alves, Pedro Miguel de Sousa Barrocas Martinho Cegonho, Ricardo Amaral Robles, Ricardo Manuel Azevedo Saldanha, Rita Susana da Silva

Guimarães Neves Sá, Rodrigo Nuno Elias Gonçalves da Silva, Rosa Maria Carvalho da Silva, Sérgio Sousa Lopes Freire de Azevedo, Vasco Miguel Ferreira dos Santos, Igor Boal Roçadas, Jorge Manuel Jacinto Marques, Ana Paula da Silva Viseu, Frederico Jorge de Passos e Castro Fernandes Lira, Rosa Lourenço, Romão da Conceição Batuca Lavadinho, Miguel Martins Agrochão, Susana Maria da Costa Guimarães, Luis Manuel Inês Cavaco, António José Lemos Martins Rego, Francisco Alves da Silva Ramos, Margarida Morais, Duarte Albuquerque Carreira, João Diogo Santos Moura, Luis Graça Gonçalves, Sofia Margarida Vala Rocha, Nelson Pinto Antunes e Paulo Moreira. -----

-----Fizeram-se substituir, ao abrigo do disposto no artigo 78.º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, com a redação dada pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de janeiro, o qual se mantém em vigor por força do disposto, *a contrario sensu*, na alínea d), do n.º 1, do artigo 3.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e do artigo 8.º do Regimento da Assembleia Municipal de Lisboa, os seguintes Deputados Municipais: -----

----- André Moz Caldas (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Alvalade, por um dia, tendo sido substituído pela substituta legal Deputada Municipal Rosa Lourenço. --

----- José António Nunes do Deserto Videira (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Ajuda, por um dia, tendo sido substituído pelo substituto legal Deputado Municipal Jorge Manuel Jacinto Marques. -----

----- Davide Miguel Santos Amado (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Alcântara, por um dia, tendo sido substituído pelo substituto legal Deputada Municipal Margarida de Morais. -----

----- Rute Sofia Florêncio Lima de Jesus (PS), Presidente da Junta de Freguesia de Olivais, por um dia, tendo sido substituída pelo substituto legal Deputado Municipal Duarte Albuquerque Carreira. -----

----- Rui Paulo Figueiredo (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal António Rego. -----

----- Hugo Alberto Cordeiro Lobo (PS), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Ana Paula Viseu.-----

----- Patrocínia da Conceição Alves Rodrigues Vale César (PS), por um dia, tendo sido substituída pela Deputada Municipal Susana Guimarães. -----

----- João Alexandre Henriques Robalo Pinheiro (PS), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Luis Cavaco.-----

----- Vasco Morgado (PSD), Presidente da Junta de Freguesia de Santo António, por um dia, tendo sido substituído pelo substituto legal Deputado Municipal Paulo Moreira.-----

----- Carlos de Apoim Vieira Barbosa (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Nelson Pinto Antunes. -----

----- Tiago Miguel de Albuquerque Nunes Teixeira (PSD), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Luis Graça Gonçalves. -----

----- Victor Manuel Dias Pereira Gonçalves (PSD), por um dia, tendo sido substituído pela Deputada Municipal Sofia Vala Rocha. -----

----- Miguel Tiago Crispim Rosado (PCP), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Miguel Agrochão. -----

----- Deolinda Carvalho Machado (PCP), por um dia, tendo sido substituída pelo Deputado Municipal Romão da Conceição Bатуca Lavadinho. -----

----- Mariana Rodrigues Mortágua (BE), por um dia, tendo sido substituída pelo Deputado Municipal Francisco Alves da Silva Ramos. -----

----- José Luis Sobreda Antunes (PEV), no período de 15 a 19 de maio, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Frederico Jorge de Passos e Castro Fernandes Lira. -----

----- Fernando Nunes da Silva (IND), por um dia, tendo sido substituído pelo Deputado Municipal Igor Roçadas. -----

----- A Câmara esteve representada pelo Senhor Presidente Fernando Medina e pelos Senhores Vereadores: Carlos Castro, João Paulo Saraiva, Manuel Salgado, João Afonso e Rui Franco, em substituição de Paula Marques. -----

----- Estiveram ainda presentes os Senhores Vereadores da oposição: Carlos Moura, António Prôa, João Gonçalves Pereira e Alexandra Duarte. -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Oh Senhores Deputados agradecia que viessem fazer a assinatura das presenças, porque não temos ainda quórum, portanto, não podemos começar a sessão, embora eu olhando para a sala me pareça que já há quórum. -----

----- Provavelmente há Senhores Deputados que ainda não vieram assinar, agradecia que o fizessem, para podemos começar os nossos trabalhos. -----

----- Temos uma sessão intensa, já cá temos os nossos convidados.” -----

----- Às quinze horas e quinze minutos, constatada a existência de quórum, **a Senhora Presidente da Assembleia** declarou aberta a reunião. -----

----- “Pronto. Senhoras Deputadas e Senhores Deputados informam-me que já temos quórum na sala. Agora precisamos do necessário sossego. Os Senhores Deputados que estão de pé Senhores Vereadores e Senhores Deputados agradeço que assumam os vossos lugares. -----

----- O Senhor Presidente da Câmara está um pouco atrasado mas, naturalmente, nós vamos começar a Sessão mesmo na ausência do Presidente da Câmara, temos outros Vereadores presentes quer da maioria quer da oposição, portanto, estamos em condições de começar a sessão. -----

----- Eu vejo alguns grupos de Senhores Deputados de pé, agradecia que sentassem. ---

----- Antes de dar a palavra ao público inscrito, dizer alguns avisos. -----

----- Nós temos um Voto de Pesar do falecimento do Batista-Bastos que vai ser lido logo no princípio da Ordem do Dia. -----

----- Temos 5 pessoas inscritas, das quais 3 sobre o tema de que nos ocupamos hoje, ou seja, a questão do Metropolitano. -----

----- Há uma Proposta que é o Ponto 4 da Ordem de Trabalhos, a Proposta, 492 que vai ser adiada porque, afinal, vai haver um parecer da Comissão que, inicialmente não

tinha feito, mas fez e, portanto, vai ser apreciado e será, depois, a Proposta analisada juntamente com o Parecer da Comissão.-----

----- Dizer-vos ainda que há 4 Propostas que são do Ponto 6. Pontos 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 que tinham erros vários e que a Câmara corrigiu mas corrigiu através de uma nova Proposta, que eu fiz distribuir, que é a Proposta 285.-----

----- Portanto, Senhores Deputados quando chegarmos a estas 4 Propostas, que são Delegações de Competências, elas terão de ser votadas incorporando, naturalmente, as correções da Proposta 285 que não carece de ser votada, porque é uma Proposta que retifica as Propostas que já cá estavam. -----

----- Posto isto recordar como é que vai ser o nosso debate. Nós temos a inscrição de várias pessoas do público, depois de terminada a intervenção do público e apreciando o voto de pesar e as atas, que temos para aprovar, nós damos início ao debate específico.

----- O debate específico foi requerido pelo Bloco de Esquerda, sobre a expansão da rede do metro e tem 2 períodos diferenciados.-----

----- Um 1º período de uma hora onde temos 5 convidados para usar da palavra, eu na altura apresentarei os convidados, 12 minutos cada um. -----

----- Depois temos um período de 2 horas com uma grelha de tempos que é dupla da grelha de tempos do Período Antes da Ordem do Dia normal e nessa grelha de tempos, os Senhores Deputados inscrevem-se, a Câmara também, e é por sondas, portanto, podem inscrever, por cada partido podem inscrever mais do que uma pessoa e a mesa aqui irá gerindo as inscrições dentro do tempo que cada um tem. -----

PERÍODO DE INTERVENÇÃO DO PÚBLICO -----

----- Posto isto, eu ia pedir ao público inscrito que se dirigissem ao palco, eu vejo já ali o Engenheiro Gaivoto. Façam favor, Engenheiro Carlos Gaivoto pode avançar.-----

----- Vem-nos falar, já não é a primeira vez que nos vem aqui falar sobre questões de mobilidade e veremos o que é que nos vem dizer hoje neste dia que vamos falar da expansão da rede de Metro e seja bem-vindo mais uma vez a esta casa. Muito obrigado”. -----

----- **O Município Senhor Carlos Gaivoto** no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “Boa tarde, como tenho pouco tempo terei que ser muito resumido. Boa tarde a todos. -----

----- A primeira questão que eu vou levantar é relativamente, quando é que a Câmara Municipal de Lisboa se decide a fazer a conta pública do sistema de deslocações e a fazer o seu próprio plano de deslocações urbanas. -----

----- Isto tem a ver, necessariamente, percebermos quando se aposta no TC tem um impacto, quando se aposta no transporte individual tem outro. -----

----- Recordo que, como Técnico de Planeamento de Redes, de atividade há 40 anos na Carris, recordo-vos que a temporalidade de certas decisões tem que ser vista à luz da intemporalidade dos efeitos dessas mesmas decisões. Recordo-vos só aquilo que foi feito nos anos 80 e 90 acerca do transporte individual, como é que foi fomentado, é evidente que não é só por isso, haverá aqui custos escondidos que muitas vezes não

são falados e que são muito responsáveis pelos défices orçamentais dos Municípios e também da dívida. -----

----- Esta é a primeira questão. Onde é que está essa conta pública para nós avaliarmos como é que devemos tomar as decisões. -----

----- A segunda questão, tem com certeza a ver com esta decisão absurda relativamente às redes de transporte coletivo e, necessariamente, tenho que focar a questão do Metro. -----

----- Eu só vos quero lembrar que uma discussão que, por exemplo, houve em Bordéus no final da década de 90, acerca se haviam de implementar uma rede de metro ou uma rede de elétricos eles, com o mesmo dinheiro que gastavam para 9 quilómetros de metro, iriam construir, e construíram, aliás, 45 quilómetros de LRT. Isto faz-me lembrar que, relativamente àquilo que está previsto em relação ao investimento do Metro, que são da ordem entre os 200 a 300 milhões de euros, em função do número de estações, claro, no mínimo terá que ter 3, com esses 300 milhões, vamos pelo máximo, as 4 estações de metro poderão quase ser correspondentes a 25 ou 30 estações de LRT. Dá uma imagem de como é que devem ser avaliadas essas decisões.

----- Finalmente, eu deixo aqui, porque entreguei à Presidente da Assembleia e entreguei aqui aos serviços um conjunto de fotos de como é que se trata o acesso às paragens de transporte público. Convido-vos a ir ao Largo do Calvário para perceber como é que não se deve fazer uma obra. São um conjunto de 47 fotografias, a maior parte das quais são no Largo do Calvário e na Rua José Dias Coelho e na Rua 1º de Maio, para se perceber o que é que não se deve fazer em termos de paragens. -----

----- Recordo-vos só que, numa grande obra que houve que foi na Baixa, no Terreiro do Paço, qualquer pessoa de mobilidade reduzida, particularmente de cadeira de rodas, se quiser entrar para o elétrico não consegue porque cabe lá, a distância entre a plataforma e o elétrico, um pé! Portanto, eu deixo estas, enfim, estes temas que gostaria de perceber porque é que....” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra informou: -

----- “Senhor Engenheiro já terminou o seu tempo, terá que concluir.” -----

----- **O Município Senhor Carlos Gaivoto** no uso da palavra, continuou: -----

----- “Gostaria de perceber porque é que a Câmara que agora tem como Património a Carris, não dialoga com os seus técnicos, ou por outra, a Câmara, os Técnicos da Carris, evidentemente, porque há lá Técnicos da Carris, não é só Gestores nem só Diretores, há técnicos também e gostaria de perceber porque é que a câmara ignora os projetos antigos e os anteprojetos. -----

----- Só para concluir, mesmo, recordo que existe um anteprojecto de uma ligação ao GESLOURES, de 27 quilómetros, que serve 4 concelhos, 300 mil pessoas e com esse dinheiro dos 300 milhões de euros que se vai gastar no Metro, podia-se estar a construir essa linha. Obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- Muito obrigada, muito obrigada pela sugestão, e vamos prosseguir, temos agora a Senhora Dona Anabela Mimoso Sequeira, que é um problema de habitação própria que vem trazer aqui à nossa consideração.-----

----- Senhora Dona Anabela, são 3 minutos para fazer a sua intervenção, pode deixar documentação na mesa depois, se quiser, vamos a isto, se faz favor.”-----

----- **A Múncipe Senhora Anabela Coelho Mimoso Sequeira**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção:-----

---- *“Boa tarde, eu sou a Anabela Sequeira e venho aqui porque hoje tenho vários pedidos à Câmara Municipal de Lisboa, porque tenho os meus pais, ambos os 2 são deficientes invisuais a 100% e o meu pai, neste momento, está de cadeira de rodas por causa dos diabetes e vive numa casa que não tem condições. O meu pai tem que subir 17 graus para entrar dentro de casa e dentro de casa para ir para a cozinha tem mais 5 degraus para 2 pessoas deficientes. Para se deslocar ao quarto tem degraus dentro de casa.*-----

---- *Isto chama-se um anexo que está situado na Rua da Palma, no 268, já fiz 4 pedidos à Câmara Municipal e nunca consegui nenhuma resposta.*-----

---- *Concorri a uma casa daquelas....”*-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte pergunta:-----

----- “Oh Senhora Anabela, explique-me só uma coisa, essa casa onde mora é uma casa alugada é uma casa vossa?”-----

----- **A Múncipe Senhora Anabela Coelho Mimoso Sequeira**, no uso da palavra, continuou:-----

-----*“É alugada.*-----

----- *Nós só temos o rendimento da reforma do meu pai e o abono de família do meu filho e eu venho pedir, porque já estou farta de bater a várias portas e não tenho mais ajudas de ninguém.*-----

----- *E as condições, até chove dentro de casa e tenho humidade dentro de casa e era por isso que eu vim cá dirigir-me, para ver se conseguia alguma ajuda, arranjar casa com melhores condições para os meus pais, não é por mim, mas por 2 pessoas que eu tenho ao meu encargo, com deficiência, um deles foi para a guerra do Ultramar.”*-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção:-----

----- “Senhora Dona Anabela, já percebemos o problema, acalme-se, agora há aqui várias coisas que é preciso fazer, não dá para nós, nestes curtos minutos, podermos analisar o caso todo, mas dizer-lhe, em 1º lugar, se já se inscreveu? Os seus pais?”-----

----- **A Múncipe Senhora Anabela Coelho Mimoso Sequeira**, no uso da palavra, respondeu:-----

----- “Já.”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “Muito bem, então nós vamos verificar a situação.-----

----- Em que nome é que está a inscrição?”-----

----- **A Muniçipe Senhora Anabela Coelho Mimoso Sequeira**, no uso da palavra, respondeu: -----

----- “*As inscrições estão feitas, 4 delas em meu nome e uma delas em nome do meu pai.*” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “Muito bem, vamos fazer a pesquisa de qual foi a pontuação que foi atribuída, qual é a situação em que se encontram. -----

----- Até lá, talvez pudesse, não sei se já fez essa diligência, a nível da Junta de Freguesia, saber se a Junta pode dar algum apoio.” -----

----- **A Muniçipe Senhora Anabela Coelho Mimoso Sequeira**, no uso da palavra, respondeu: -----

----- “*A Junta não nos pode dar nenhum apoio sem ser em base, a nível de medicação, foi o que me disseram.*” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “Certo, certo. -----

----- Portanto, nesse caso, tenho que fazer uma pesquisa relativamente à informação que exista nos vossos processos para saber qual é o melhor conselho que lhe podemos dar. Fica aqui registada a sua intervenção e a situação que se encontra, que é bastante aflitiva, vamos ver aquilo que podemos fazer. -----

----- Naturalmente a atribuição de casas da Câmara é por concurso, tem que se seguir determinadas regras, mas vamos pedir para ver como é que está o processo e ver que é que podemos fazer. -----

----- Muito obrigada pela sua intervenção. Quer deixar? Sim, sim sim, pode deixar a documentação que isso ajuda. Pode-me deixar a mim. Muito obrigada. -----

----- Vamos prosseguir, a 3ª pessoa inscrita e o Senhor Luís Filipe que é também sobre o Metropolitano, não sei se é técnico, se é utilizador mas ele já nos vai esclarecer.” -----

----- **O Muniçipe Senhor Luís N. Filipe**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção:

----- “*Boa tarde, sim, sou utilizador, sou morador em Lisboa e também sou mestre em transportes, pelo Técnico.* -----

----- *A minha 1ª pergunta não é tanto sobre esta questão do Metro em específico, mas é uma questão mais geral que tem a ver com, sempre que são apresentados estudos ou qualquer coisa que é feita pela Administração Pública, nunca é facultado aos cidadãos documentação de suporte que permita pronunciar-nos de uma forma esclarecida e isso é um problema bastante grave, já várias vezes alertei para essa questão aqui na Câmara e outras entidades que, de facto, nunca nos é possível ter acesso aquilo que serviu de base à elaboração deste estudo. Sendo assim gostava de deixar aqui um alerta.* -----

----- *Posto isto, aquilo que vou dizer em seguida é com base em pressupostos mais ou menos empíricos do conhecimento que eu tenho da rede.* -----

----- *Em relação ao plano que foi apresentado na semana passada, a minha 1ª questão tem a ver com o que é que se vai passar com a futura Linha Amarela. Foi proposta uma Linha Circular Verde que vai desde o Campo Grande e o Cais Sodré, incluindo a atual Linha Verde e a Linha Amarela, mais uma parte da Linha Amarela que será*

construída e fica pendurada, digamos assim, uma nova Linha Amarela que vem desde Odivelas, até Telheiras. -----

----- Uma vez que esta nova Linha Amarela vai passar a unir 2 pontos que são totalmente periféricos ao centro da cidade que, à partida, me parece que tem um baixo potencial de atração e de geração de viagens, eu gostava de saber que estudo, quais foram os dados e o que é que concluiu o estudo que foi feito em relação a esta Linha, como é que ela, qual vai ser a procura, para que é que ela vai servir no futuro, basicamente. -----

----- Eu lembro que, já hoje em dia, a Linha Amarela, muitas vezes, circula só entre o Rato e o Campo Grande e pergunto se, no futuro, essa Linha Amarela vai circular entre Telheiras e o Campo Grande. Acho que não faz sentido e gostava que essa questão fosse esclarecida.-----

----- Em 2º lugar, tanto quanto eu sei, esta criação do anel explica-se, em parte, pelo menos, para servir de forma mais, enfim, mais eficiente os passageiros que vêm na Linha de Cascais, na Linha da CP de Cascais e que chegam ao Campo Grande e se dirigem depois, ao Campo Grande não, perdão, ao Cais do Sodré, e se dirigem, depois, à zona das Avenidas Novas e, portanto, para eles deixarem de fazer um transbordo, passam a ter, os cidadãos que vem da futura Linha Amarela, de fazer um transbordo para aceder ao centro da cidade.-----

----- Uma vez que os transbordos têm custos enormes para quem se desloca em transporte público, mais uma vez eu pergunto, como é que isto foi abordado no estudo.

----- Outra questão, ainda relacionada com esta, porque é que não foi equacionada ou, pelo menos, não foi dito nada sobre este assunto, porque é que não foi equacionada a criação de uma linha laço, que fosse desde Odivelas, fizesse o tal anel e depois fosse para Telheiras pelo outro lado.-----

----- Parece-me que, pelo menos assim, talvez ficasse acautelada esta questão dos transbordos.-----

----- Em último lugar, gostava de saber se foi tido em conta e se foi avaliada a futura importância desta linha em anel e, mais uma vez, lembro que, tanto quanto eu sei, ela foi feita para servir, sobretudo, os cidadãos que vêm da Linha da CP de Cascais. Qual é que vai ser a utilidade futura desta linha quando for feita a ligação da linha de Cascais à linha de Cintura com parece que o Governo está a estudar? Quando as pessoas que vêm da Linha de Cascais puderem ir, pela linha de Cintura, até à zona das Avenidas Novas, para que é que vai servir e qual é que será o impacto desta linha em anel. -----

----- Era só isto, muito obrigado.”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado nós, Senhor Engenheiro, tomámos devida nota das suas questões. Vamos passar agora à próxima pessoa inscrita, é a Senhora Dona Maria Judite Pires Carvalho, já cá esteve, mas que hoje nos vem trazer problemas, portanto, problemas de habitação, vamos ouvi-la.”-----

----- **A Muniçipe Senhora Maria Judite Cerveira Pires Carvalho**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Boa tarde, vinha, mais uma vez, vir aqui pedir à senhora e a todos como é que eu hei de fazer para depois entrar em contacto para me arranjam casa, as obras já lá estão, por dentro, não sei. -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte pergunta: -----

----- “É uma casa Municipal certo?”-----

----- **A Muniçipe Senhora Maria Judite Cerveira Pires Carvalho**, no uso da palavra respondeu: -----

----- “Largo Mário Neves.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou: -----

----- “E, portanto, já foram feitas obras exteriores?” -----

----- **A Muniçipe Senhora Maria Judite Cerveira Pires Carvalho**, no uso da palavra respondeu: -----

----- “Sim. Quando acabam não sei. E agora é que eu queria saber onde é que eu depois me vou dirigir para arranjam a casa por dentro.”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Oh Senhora Dona Maria Judite, naturalmente também não lhe posso responder, porque não tenho aqui o processo na frente, mas posso perguntar à Senhora Vereadora que tem o Pelouro da Habitação que nos esclareça para depois lhe podermos mandar a resposta.” -----

----- **A Muniçipe Senhora Maria Judite Cerveira Pires Carvalho**, no uso da palavra questionou: -----

----- “ Só mais uma perguntinha e mais nada, como é que eles fazem para porem os parapeitos com lata? Aquilo é uma placa de alumínio que estão a pôr nos parapeitos das janelas, será que aquilo é seguro? E aquilo faz um barulhão!”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Tenho que ver o que é que se passa, deve ser um problema da caixilharia, não conheço a solução, não sou capaz de me pronunciar assim a seco mas vou tomar devida nota que há um problema no parapeito e na caixilharia, é isso?2 -----

----- **A Muniçipe Senhora Maria Judite Cerveira Pires Carvalho**, no uso da palavra respondeu: -----

----- “ É sim! É que aquilo não é pedra, é caixilharia de alumínio e aquilo faz um barulho tremendo quando chove e bate ali que nós não conseguimos descansar!”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Senhora Dona Maris Judite, suponho que nós temos aqui a morada da sua casa, mas para que não haja falhas pode-me me dar a morada para eu depois investigar isto?” -----

----- **A Múncipe Senhora Maria Judite Cerveira Pires Carvalho**, no uso da palavra respondeu: -----

----- “*Sim Senhora.*” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Pode dar aqui nos Serviços, se não se importa, ali naquela mesa de apoio, para nós identificarmos imediatamente. Esta Senhora já lhe vai pedir aí a morada, para identificarmos exatamente a situação, essa senhora vai ter consigo, pode descer por aqui. É que nós já temos aqui intervenções anteriores da Dona Maria Judite mas não sei se cá temos a morada e para apurarmos esta situação temos que ter a morada certa da casa. -----

----- Havia mais uma inscrição da senhora Dona Ana Maria Isidro também de habitação mas eu já falei com ela, ela tem vindo cá várias vezes, muitas vezes mesmo e eu pedi para me pôr em contacto com a Assistente que está a acompanhar a situação dela e, portanto, não era necessário a Dona Ana Maria vir novamente ao palco, aliás ela própria também já estava um bocado incomodada de já ter vindo cá tantas vezes e vamos ver se conseguimos em contacto com a Assistente que está a acompanhar o caso dela de habitação perceber o que é que podemos fazer. -----

----- Finalmente a última inscrição do Senhor Nuno Mendonça Raimundo, também sobre a expansão de Rede de Metro, também não sei se como técnico ou como utilizador ou se nas duas condições. Seja bem-vindo.” -----

----- **O Múncipe Senhor Nuno Mendonça Raimundo**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “*Sou utilizador e Arquiteto, mas não sou especialista!*” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Arquiteto é meu colega então! Faz favor.” -----

----- **O Múncipe Senhor Nuno Mendonça Raimundo**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “*Boa-tarde Senhora Presidente, boa-tarde à Câmara, Senhores Deputados.*-----

----- *Eu gostaria de entregar, trouxe material de apoio e documentação que gostaria de entregar e deixei ali também para que pudesse ser distribuído pelos vários Grupos Parlamentares, se a Senhora Presidente autorizar.*” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “É distribuído no final da Sessão. Nós registamos o material todo e é distribuído no final da Sessão”. Faça favor Senhor Arquiteto.” -----

----- **O Múncipe Senhor Nuno Mendonça Raimundo**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “*Certo, portanto, eu vou tentar ser breve, portanto, eu acho que é consensual que o transporte ferroviário urbano, seja subterrâneo seja à superfície, em via dedicada é um sistema mais eficaz para cidades de grande densidade, mas o plano apresentado na semana passada pelo Governo apresenta algumas fragilidades, três grandes*

fragilidades no meu entender, a primeira prende-se com os problemas inerentes a uma linha circular.-----

----- Eu não sou especialista em transportes, portanto, vou deixar que seja Jarrett Walker, que é um especialista em transportes com mais de 20 anos de experiência, que elaborou os planos de transportes de Seattle, Toronto, Reiquejavique e outras cidades, isto é aquilo que ele nos tem a dizer sobre as linhas circulares:-----

----- “Há um problema com as linhas circulares e é tão óbvio e que é fácil de esquecer, quase ninguém quer viajar em círculos, a maior parte das pessoas concebe a sua necessidade de mobilidade nos seguintes termos, eu estou aqui e preciso estar ali, a necessidade de mobilidade é relativa a dois pontos no espaço, o aqui e o ali, e na geometria das cidades a forma dessa necessidade é uma linha reta ligando dois pontos. Ao contrário das linhas retas ou em forma de I, as circulares nunca constituem uma ligação razoavelmente direta entre todas as suas paragens, é frequente que as pessoas se sintam atraídas pela ideia da circular porque querem que os transportes liguem toda uma área bidimensional, através de uma espécie de anel de paragens na sua completitude e encerramento a circular constitui uma imagem atrativa de como essa necessidade pode ser satisfeita, mas o facto é que uma circular não satisfaz essa necessidade.-----

----- Por mais que gostemos de saborear cada momento da vida a grande maioria das pessoas ainda tem emprego e famílias, por isso a única coisa que precisamos era chegar ao nosso destino, estamos no ponto A e precisamos de estar no ponto B o mais rapidamente possível, a forma dessa necessidade não é uma linha circular, é uma linha reta!”-----

----- Portanto, isto são palavras mais uma vez do especialista em transportes Jarrett Walker, com mais de 20 anos de experiência.-----

----- O segundo problema do Plano do Governo é a transformação da Linha Amarela num braço morto, que eu penso e foi aqui esse problema abordado por quem falou anteriormente sobre este tema e, portanto, não me quero alongar.-----

----- O 3º problema é o sobre carregamento das linhas e a limitação de futuras expansões, portanto, a maneira como o Plano foi apresentado ao encerrar as Linhas Amarela e Verde impede que sejam feitos futuros prolongamentos para uma zona Ocidental de Lisboa, que apenas a Linha Vermelha não é capaz de suportar, a única maneira de suportar com a Linha Vermelha seria ir fazendo bifurcações que é um problema operacional, aumenta as filas de espera.-----

----- Em relação ainda às circulares, eu gostava de lembrar ou informar, para quem não está a par que o Metro de Londres em 2009 desfez, investiu dinheiro para desfazer a sua linha circular, porque os atrasos acumulavam-se na linha circular e era muito difícil recuperar dos atrasos, portanto, o Metro de Londres vai desfazer, desfez há 12 anos a sua linha circular e nós vamos investir em alterar os viadutos do Campo Grande, vamos investir dinheiro que podia ser usada para expandir outras estações ou apostar no elétrico ligeiro, vamos gastar esse dinheiro para criar uma circular que nos vai trazer todos esses problemas.-----

----- Por fim, eu gostaria só, já agora, de mostrar um Plano que eu penso que....”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Já terminou o seu tempo, de qualquer maneira, certo!” -----

----- **O Município Senhor Nuno Mendonça Raimundo**, no uso da palavra, fez a prosseguir a sua intervenção:-----

----- “*Um Plano que poderá ser, que eu penso que poderá ser uma alternativa a viável, portanto, manter a Linha Amarela, porque a Linha Amarela como está é uma linha estruturante e central, não inviabiliza o Plano do Governo de expandir a Linha Verde do Cais do Sodré ao Rato, portanto, pode-se manter essa opção, mas a Linha Verde, depois poderia continuar até às Amoreiras, criando uma estação dupla que tem muito potencial de atratividade e eventualmente, se a linha circular, se entender que for realmente uma opção boa, portanto, fazer o encerramento da linha circular através do Jardim Zoológico, através de Sete-Rios, criando mais um Interface com o comboio e não transformando um Eixo Central de atravessamento essencial para a Cidade numa circular para depois deixar um braço morto aqui em cima, portanto, a Norte do Campo Grande. Muito Obrigado.*” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhor Arquiteto, de qualquer maneira aquele mesmo esquema que foi apresentado está num documento que foi dado à Mesa e que será distribuído por todos os Senhores Deputados com esta, uma outra proposta diferente de expansão da rede.-----

----- Terminámos as intervenções do Público, agradeço as vossas intervenções. -----

----- Vamos entrar agora no Período da Ordem do Dia.”-----

----- **PERÍODO DA ORDEM DO DIA** -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “O 1º ponto é o Voto de Pesar pela morte do Armando Batista-Bastos. Não sei se a Senhora 1ª Secretária quer ler o voto de pesar? Faz favor.-----

----- **Voto de Pesar nº 1/141 – Pelo Falecimento de Armando Baptista-Bastos:** -----

----- “*É com profundo pesar que a Assembleia Municipal de Lisboa assinala o falecimento de Armando Baptista-Bastos.*-----

----- *Baptista-Bastos nasceu em Lisboa, cidade que sempre amou, no dia 27 de fevereiro de 1934.*-----

----- *Fez os seus estudos na Escola de Artes Decorativas António Arroio e no Liceu Francês, e cedo abraçou a escrita através do jornalismo e da literatura.*-----

----- *Como jornalista, trabalhou e colaborou em inúmeros títulos que fizeram a história da imprensa nas últimas décadas: Século, O Diário, Diário Popular, Diário de Notícias, Público, Jornal de Negócios, Correio da Manhã ou Sábado.*-----

----- *A sua obra literária valeu-lhe vários prémios: o Prémio PEN Clube de Novelística (1988), o Prémio da Crítica da Associação Portuguesa de Críticos Literários (2002) ou o Prémio Clube Literário do Porto (2006).*-----

----- *O jornalismo e a literatura foram sempre o espelho da sua qualidade de escrita e da sua militância cívica.*-----

----- Esteve também profundamente ligado ao aparecimento do chamado Novo Cinema Português, participando, designadamente, numa das suas obras fundadoras, Belarmino, de Fernando Lopes. Não era indiferente a nada e ninguém lhe ficava indiferente. -----

----- Depois de ter sido despedido do jornal Século pelo seu envolvimento na campanha de Humberto Delgado, foi despedido da RTP. Moreira Batista, então Secretário Nacional da Informação, terá dito, a propósito de Baptista-Bastos, que se tratava de ‘um contumaz adversário do regime’. Uma frase que, vinda do interior daquele regime, só honra a coragem cívica de Armando Baptista-Bastos. -----

----- Assim, a Assembleia Municipal de Lisboa, reunida a 16 de Maio de 2017, delibera: -----

----- Manifestar o seu profundo pesar pelo falecimento de Armando Baptista-Bastos e endereçar aos seus familiares, amigos e admiradores, as suas mais sentidas condolências; -----

----- Guardar um minuto de silêncio em sua memória.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada. Creio que estamos em condições de pôr o Voto a votação.-----

----- Eu, como Presidente da Assembleia associo-me, naturalmente, aos subscritores do Voto e vou pôr à votação o Voto de Pesar. -----

----- “Vamos passar à votação deste **Voto de Pesar nº 1/141** pelo falecimento de Armando Baptista-Bastos. Não há votos contra, nem abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. O **Voto de Pesar nº 1/141** foi aprovado **por unanimidade**. -----

----- Vamos fazer um minuto de silêncio.-----

----- Vamos prosseguir então a nossa Ordem de Trabalhos.”-----

----- **PONTO 1 - APROVAÇÃO DA ATA Nº 138 DE 11.04.2017 E DO EXCERTO DA ATA N.º 140 DE 9.05.2017;**-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “Temos aqui uma Ata para aprovar e o excerto da Ata 140 que se recordam que foi da Reunião passada e que nós temos que mandar este excerto da Ata para o Tribunal Constitucional.-----

----- Vou pôr à votação **Ata 138 de 11 de Abril de 2017**. Não há votos contra nem abstenções. Está aprovada por **unanimidade**, não tendo participado na votação os Senhores Deputados que estiveram ausentes na Reunião. -----

----- Vou pôr à votação o excerto da **Ata 140 de 9 de Maio de 2017, o Ponto 1**, relacionado com a questão do Tribunal Constitucional. Não há votos contra nem abstenções. Está aprovada por **unanimidade**, não tendo participado na votação os Senhores Deputados que estiveram ausentes na Reunião. -----

----- Os Serviços irão fazer chegar e juntar ao processo este excerto desta Ata.”-----

----- De forma a dar cumprimento ao disposto no DL. n.º 4/2015, de 07 de Janeiro, que aprova o novo Código de Procedimento Administrativo, mais precisamente no n.º 3 do seu artigo 34.º, não participaram na votação das Atas 138 e excerto da Ata 140, os

Senhores Deputados Municipais que abaixo se referenciam, em virtude de não terem estado presentes na reunião a que a mesma respeita.-----

----- Ata n.º 138, Segunda Sessão Ordinária – Primeira Reunião, realizada em onze de abril de dois mil e dezassete, não estiveram presentes os seguintes Senhores Deputados Municipais: Ana Sofia Dias Figueiredo (PS), Belarmino Silva (PS), Nuno Pintão (PS), Ana Paula Viseu (PS), Luis Cavaco (PS), António Rego (PS), Margarida Morais (PS), Rodrigo Gonçalves Silva (PSD), Nelson Pinto Antunes (PSD), Fábio Sousa (PCP), Romão Lavadinho (PCP), Isabel Pires (BE), José Casimiro (BE), Frederico Lira (PEV), Luis Lucas Lopes (PNPN), Ana Regedor (IND), Ana Gaspar Marques (IND) e Miguel Graça (IND).-----

----- Excerto da Ata n.º 140, Segunda Sessão Ordinária – Segunda Reunião, realizada em nove de maio de dois mil e dezassete, não estiveram presentes os seguintes Senhores Deputados Municipais: António Rego (PS), Margarida Morais (PS), Artur Miguel Coelho (PS), Augusto Gama (PS), Diogo Leão (PS), Maria Sofia Cordeiro (PS), Pedro Delgado Alves (PS), Duarte Carreira (PS), Sofia Vala Rocha (PSD), Romão Lavadinho (PCP), Miguel Agrochão (PCP), Maria Luisa Aldim (CDS-PP), Frederico Lira (PEV), Ana Regedor (IND) e José Franco (IND).-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “ Agora sim entramos no nosso Debate Específico, eu recordo mais uma vez o formato, temos 5 convidados, a quem vou dar a palavra seguidamente.-----

----- A primeira parte dura uma hora, é a parte dos convidados, a doze minutos por cada um, e depois teremos a parte dos Deputados e da Câmara, que tem a duração de duas vezes o PAOD, portanto, duas horas com as grelhas de tempo correspondentes, portanto, é a grelha do PAOD multiplicada por duas vezes.-----

----- Vamos então dar agora a palavra aos nossos convidados. A primeira convidada é a Senhora Engenheira Maria Helena Campos da Administração do Metropolitano de Lisboa, o Senhor Presidente do Metro pede escusa por não estar mas está ausente no estrangeiro e, portanto, é a Senhora Dona Engenheira Helena Campos que irá usar da palavra em nome da Administração do Metropolitano de Lisboa. Muito bem.”-----

----- **PONTO 2 – DEBATE ESPECÍFICO SOBRE A EXPANSÃO DA REDE DE METROPOLITANO DE LISBOA, REQUERIDO PELO BLOCO DE ESQUERDA, AO ABRIGO DO ARTIGO 38º. DO REGIMENTO DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL E DE ACORDO COM O FORMATO EM ANEXO; GRELHA C, LIMITADA A 3 HORAS;**-----

----- **A Senhora Engenheira Helena Campos, representante da Administração do Metropolitano de Lisboa**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção com PowerPoint:-----

----- “ Excelentíssima Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Excelentíssimos Senhores Deputados Municipais, Excelentíssimos Senhores Vereadores da Câmara Municipal de Lisboa, Ilustres Oradores Convidados, Minhas Senhoras e Meus Senhores.-----

----- É com muita satisfação que me dirijo a tão distinta audiência.-----

----- Gostaria de começar por agradecer na pessoa da Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Arquiteta Helena Roseta, o convite endereçado ao Metropolitano de Lisboa, pela oportunidade que o mesmo confere ao Metropolitano de apresentar e, assim dar a conhecer, o seu Plano de Desenvolvimento Operacional da Rede. -----

----- Estamos bem conscientes da relevância estratégica do ML para a mobilidade de Lisboa e do seu papel insubstituível, como meio de transporte público estruturante, na construção de uma cidade mais sustentável e com melhor qualidade de vida. -----

----- De resto, estamos em crer que o crescimento da cidade de Lisboa também se poderá *ler* a partir do crescimento da rede do Metropolitano de Lisboa, em quilómetros de extensão e em número de estações. -----

----- Prova desta constatação é o facto de o ML, desde o seu início, procurar acompanhar a procura, por parte dos seus clientes, com a sua oferta, em quantidade e qualidade, das composições necessárias a um melhor serviço público. -----

----- Em números, hoje, já transportamos mais de meio milhão de passageiros por dia, movimentando, em várias estações, por mês, mais de um milhão de passageiros! -----

----- Atualmente as cinco estações do ML com maior procura são: -----

----- 1- Marquês de Pombal; -----

----- 2- Cais do Sodré; -----

----- 3- Oriente; -----

----- 4- Baixa Chiado; -----

----- 5- Colégio Militar. -----

----- O movimento de passageiros nestas estações, variou em 2016, entre os 16 M, no Marquês de Pombal, e os 11 M de passageiros ano, no Colégio Militar. -----

----- Os dados do 1º trimestre de 2017 apontam para um crescimento acumulado da procura em cerca de 11%, quando comparado com período idêntico de 2016, e um incremento na receita de cerca de 9%. -----

----- Porque a cidade é o território transformado para servir as pessoas o Metropolitano de Lisboa aceitou, hoje, o desafio de estar cada vez mais próximo do seu Cliente, das pessoas, e, através das pessoas, quer mostrar-se no território urbano da cidade de Lisboa como um meio de transporte coletivo de maior qualidade, mais sustentável, eficiente, integrado, cómodo e seguro. -----

----- Já em 2017 propomo-nos apostar em sérios contributos, com os quais acreditamos dar mostra pública desta nossa decisão. -----

----- Assim: -----

----- 1. A Remodelação da Estação de Arroios, a única estação que atualmente não permite receber seis composições, limitando toda a operação da linha Verde, vai começar a 19 de julho, altura em que na linha Verde passarão a circular comboios de 6 carruagens, o que irá certamente melhorar, em muito, a nossa oferta de serviço público. -----

----- 2. A empreitada de acabamentos do Átrio Norte da Estação do Areeiro iniciar-se-á no último trimestre de 2017, dando cumprimento aos objetivos do Plano de Acessibilidades para esta estação. -----

----- 3. Na Estação do Colégio Militar, iremos terminar, finalmente, os trabalhos da empreitada abandonada há alguns anos e concluir as intervenções previstas nesta estação no quadro do já referido plano de melhoria das acessibilidades. -----

----- 4. Contamos intervir, ainda, na Estação dos Olivais para resolver problemas graves de infiltrações e, também, Remodelar duas escadas rolantes da estação da Baixa-Chiado. -----

----- Estamos apostados na melhoria do conforto da utilização dos espaços públicos do ML e na melhoria da eficiência do desempenho de espaços e equipamentos da nossa rede. -----

----- Hoje o conceito “estação” no ML assume-se como um desafio organizacional a vários níveis, e, estamos certos, de que os nossos clientes vão poder comprovar, isso mesmo, ao longo dos próximos tempos, na melhoria da qualidade geral dos espaços, em consequência de atuações sistemáticas de conservação. -----

----- Mas, a cidade constitui-se como um território de mudança, onde os usos mudam, as necessidades se alteram e as exigências se incrementam e se transformam. -----

----- O Metropolitano de Lisboa sempre soube estar perto destas alterações e, quer continuar a manter essa proximidade. -----

----- Porque pensamos, há muito, a conceção de um meio de transporte com esta influência estruturante no território, estamos apostados, em continuar a fazê-lo, cada vez melhor, assumindo que o que se faz hoje, de novo, só será verdadeiramente bem-vindo e poderá servir melhor as pessoas e a sociedade, se for pensado para consolidar o que existe (o velho!) e para saber interpretar, no velho, no seu verdadeiro valor, incrementando o valor do TODO assim criado: o que existe e o que se expande. -----

----- Por isso, insistimos que o ML não terá por ventura, nesta altura em que vos falo, um plano de expansão, mas certamente conta com um Plano de Desenvolvimento Operacional da sua Rede. -----

----- Assim tendo presente o Plano de Expansão da Rede do ML 2010-2020, o Metropolitano de Lisboa, desenvolveu os estudos preliminares, de análise de viabilidade, do prolongamento da Linha Amarela entre a estação do Rato e a estação do Cais do Sodré, com a criação de uma Anel Circular na zona central de Lisboa (Anel Verde). -----

----- No Estudo de Viabilidade já concluído é identificada uma hipótese final de traçado, com duas novas estações (Estrela e Santos), ambas com cais de 105 m, e cerca de 2,5 quilómetros de rede. -----

----- No âmbito deste prolongamento estão previstas intervenções de reformulação do átrio poente da estação do Cais do Sodré e a construção de dois novos viadutos na estação do Campo Grande. -----

----- O estudo realizado prevê um acréscimo de 5 % da procura, isto é, cerca de 8 M passageiros por ano na rede do ML (são passageiros que atualmente não usam a rede ML e o passarão a fazer) e um acréscimo de 14% da oferta, de cerca de 4 M carruagem. Km/ano. -----

----- As duas novas estações Estrela e Santos apresentam-se com uma estimativa de passageiros que entram e saem das estações por ano, de cerca de 5,5 M passageiros, podendo estes ser ou não passageiros novos na rede ML.-----

----- O impacto na rede ML afigura-se superior, em termos de acréscimo de passageiros, à própria utilização das duas novas estações, em resultado da maior conectividade criada através da Linha Circular.-----

----- O valor apurado, em resultado do estudo de viabilidade económico-financeira, para a cobertura operacional do investimento (rendimentos/gastos) é de 137%.-----

----- Neste estudo foram usados como dados de análise as despesas de exploração, de manutenção da infraestrutura, os rendimentos e os benefícios socioeconómicos resultantes, tais como, redução do tempo de viagem, custos operacionais do TI e do TC rodoviário, custos de manutenção da rede viária, poluição atmosférica, alterações climáticas, redução da sinistralidade, ruído e pressão sobre o estacionamento.-----

----- A procura adicional do ML resulta, nos estudos elaborados, essencialmente de ganhos ao TI e ao autocarro e de uma maior utilização da ferrovia pesada, o que parece poder indiciar que a introdução da Linha Circular poderá alterar a forma como os utilizadores percebem o uso e a qualidade do TC na cidade de Lisboa.-----

----- O Anel Verde assume-se na ligação direta do Cais do Sodré ao Campo Grande, com circulações de 6 carruagens, permitindo intervalos, nas horas de ponta, de 3 min e 40 segundos.-----

----- A expansão iniciar-se-á na estação do Rato com recurso à construção de um túnel de via dupla, por métodos tradicionais, até à nova estação da Estrela, da Estrela para a nova estação de Santos e continuando no sentido do Cais do Sodré, aí já, com construção a céu aberto.-----

----- No total a extensão será de cerca de 2km:-----

----- 1) A estação da Estrela ficará localizada na calçada com o mesmo nome, junto ao antigo Hospital Militar e em frente à Basílica da Estrela; será uma oportunidade para a reformulação da Praça e do espaço do antigo Hospital Militar.-----

----- 2) A estação de Santos ficará junto ao edifício do Batalhão dos Sapadores de Lisboa e próximo da Av. D. Carlos I, com impacto no reordenamento das zonas circundantes.-----

----- 3) Quanto à intervenção no Campo Grande, o projeto prevê a construção de dois novos Viadutos para alterar as ligações das linhas necessárias à criação do Anel Verde.-----

----- O mesmo estudo prevê também a necessidade de aquisição de mais 10 unidades triplas, como reforço do material circulante do ML, assim como a necessidade de contratação de mais 46 trabalhadores para as áreas operacionais.-----

----- O custo previsto desta obra é de 216 M€, aos quais se acrescentam 50 M€ na compra de mais material circulante.-----

----- O modelo de financiamento deste investimento está ainda em estudo.-----

----- Em termos de prazos esperamos, para meados de 2018, avançar com os concursos das empreitadas, ainda em 2018 iniciar os trabalhos de construção e iniciarmos a exploração no final de 2021 / início 2022.-----

----- Em paralelo com a expansão acima referida iremos desenvolver uma ligação pedonal subterrânea que permitirá efetuar uma ligação entre a Estação do Rato e a Praça Santa Isabel, junto à Rua D. João V, permitindo uma aproximação entre o Rato e a zona das Amoreiras. -----

----- Esta ligação será executada em túnel com cerca de 300 metros a partir do acesso à estação, junto à capela do Rato, com recurso a tapetes rolantes e com acessos verticais junto à praça Santa Isabel. -----

----- Excelentíssima Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Excelentíssimos Senhores Deputados Municipais, Excelentíssimos Senhores Vereadores da Câmara Municipal de Lisboa, Ilustres Oradores Convidados, Minhas Senhoras e Meus Senhores. -----

----- Nas palavras do Arquiteto e Urbanista Yves Lion, a questão do transporte não é unicamente uma questão técnica, se não uma adequação entre a Técnica e o Território.

----- E o Território são as Pessoas! ...”-----

----- Estamos conscientes de que é necessário um novo modelo de mobilidade urbana, mais assente no transporte público, que permita cidades descarbonizadas, com melhor qualidade de vida, mais atrativas e competitivas.-----

----- Lisboa tem dado sinais claros de querer estar na linha da frente deste caminho de modernidade.-----

----- O Metropolitano de Lisboa está disponível e empenhado, querendo participar de forma ativa e com valor acrescentado na construção deste caminho, o que será possível porque dispomos de um conjunto de quadros e trabalhadores, competentes e dedicados, que diariamente se empenham, com o melhor do seu esforço, na melhoria constante do serviço prestado aos seus clientes. -----

----- Muito obrigada pela vossa atenção.-----

----- Lisboa, 16 de maio de 2017, Maria Helena Campos, Administradora.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada nós pela participação e pela informação que aqui nos trouxe. ----

----- Vou dar a palavra agora ao Senhor Paulo Alves da Comissão de Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa.” -----

----- **O Senhor Paulo Alves, representante da Comissão de Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção:-----

----- “Excelentíssima Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Excelentíssimas Senhoras e Senhores Vereadores e Deputados Municipais, Ilustres convidados nesta Mesa e estimadas e estimados concidadãos. -----

----- Antes de mais permitam-me que em nome da Comissão de Trabalhadores do Metro de Lisboa agradeça o amável convite para participar nesta sessão e saúdo a oportunidade e importância deste debate.-----

----- Não posso deixar de iniciar a minha intervenção salientando que a expansão, recentemente anunciada, se insere num contexto em que o Metro presta um serviço, cuja qualidade e regularidade ainda está muito aquém da que outrora prestava e que o

tornava o operador de transportes que mais simpatia recolhia por parte dos utentes destes serviços públicos. -----

----- Naturalmente que a degradação do nosso serviço é uma consequência direta de uma política, do Governo anterior, de forte desinvestimento na manutenção dos seus comboios e das suas estações e numa redução abrupta do número de trabalhadores ao seu serviço. Como se recordam as opções políticas de então estavam integradas num conceito de liberalização total do setor e, no caso do Metro, preconizava-se a privatização deste serviço de transporte de passageiros e da manutenção do seu Material Circulante. -----

----- Se recordo estes factos, é porque importa salientar que, estamos a falar da expansão de uma Empresa que tem agora ainda uma imagem negativa junto dos seus utentes, correndo-se o risco de, anunciando, hoje, projetos a serem concretizados apenas em 2022, se crie a ilusão, nos nossos utentes, de que os problemas do presente já estão resolvidos. -----

----- Ora, isso não é verdade, nem, infelizmente, o vai ser nos próximos meses. O Material Circulante e as Estações não se recuperam sem dinheiro e sem trabalhadores e os comboios não andam sozinhos. -----

----- Assim temos de reconhecer que a degradação do serviço, hoje prestado pelo Metro, não tem, pese embora o empenho dos trabalhadores e gestores da Empresa, soluções, nem rápidas nem fáceis. Acresce a este fator, a demora na aplicação de medidas concretas, nalguns casos até já anunciadas há mais de um ano, e que tardam em ser aplicadas. -----

----- Mas importa também salientar em jeito de introdução desta intervenção, que uma expansão do Metro é sempre um fator positivo, desde logo para os milhares de utentes que passa a servir, mas também para a melhoria da mobilidade na Cidade. -----

----- Feita esta introdução, a Comissão de Trabalhadores não fará aqui uma exposição detalhada do ponto de vista técnico das consequências, positivas ou negativas, da expansão anunciada. Não o faremos, quer pelos limites próprios de tempo, quer porque aqui estão connosco técnicos que o farão com mais profundidade. -----

----- Contudo queremos deixar aqui para reflexão das Senhoras e Senhores deputados Municipais as seguintes questões: -----

----- 1º - Uma expansão da Rede de Metro, seja de mais uma estação ou de mais uma Linha, deve, na nossa opinião, resultar de um debate profundo e alargado, quer técnico, quer político. Um debate que se promova sem precipitações e sem ser condicionado por fatores externos à Empresa. -----

----- Um debate que envolva as diversas especialidades, os diferentes agentes políticos, sociais e económicos, da Cidade e da Área Metropolitana, em que nos inserimos, mas também os utentes e os trabalhadores da Empresa. -----

----- Um debate que passe pela efetivação do Conselho Consultivo da Empresa, previsto nos seus estatutos mas que Governo e Empresa não concretizam. Conselho esse, onde, entre outras entidades, tem assento o Município de Lisboa e tem como funções atribuídas a emissão de parecer a qualquer tipo de expansão do Metro. -----

----- Um debate que seja assente em estudos públicos e auditáveis. -----

----- Um debate que tenha em consideração o desenvolvimento urbano projetado para a Cidade e para a sua Área Metropolitana e que contenha as diferentes alternativas, de modo a que, uma vez assumida a opção, ela seja entendida por todos e o mais consensualizada possível. -----

----- Recordo aqui que quando prolongamos uma Linha e construímos uma nova estação estamos a investir muitos milhões de Euros e, sobretudo, pelo tipo de infraestrutura, a determinar o futuro. Um erro de planeamento tem custos demasiado elevados. -----

----- Mudar o local de uma estação de Metro, ou alterar o traçado de uma Linha não é tarefa concretizável. -----

----- Um erro de projeto, um estudo deficiente, uma opção errada, custa, a todos nós, muitos milhões de Euros e pode condicionar o desenvolvimento urbano e mobilidade na cidade. -----

----- 2º - Da expansão agora anunciada retemos três situações diferentes.-----

----- Primeira: as obras urgentes e absolutamente necessárias das beneficiações gerais das Estações dos Olivais e Colégio Militar, das escadas mecânicas da Baixa Chiado, do terminar a estação do Areeiro e do alargamento do Cais da estação de Arroios, possibilitando finalmente que toda a Linha Verde possa ser utilizada por comboios de 6 carruagens. -----

----- Outra: um conjunto de propostas e ideias, mais ou menos vagas, sem financiamentos garantidos, sem datas concretas e que, nalguns casos até já foram anunciadas no passado: a extensão da Linha Vermelha a Campo de Ourique, a ligação, a partir da Linha Vermelha, do Aeroporto ao Campo Grande, o túnel pedonal de ligação do Rato às Amoreiras.-----

----- Estas ideias, independentemente da simpatia que possam recolher pelas populações que serviriam, não passam, para já, disso mesmo, ideias, e como tal não as abordaremos aqui. -----

----- Uma terceira, e a que foi amplamente divulgada, e para a qual foram apontados prazos concretos de execução e dadas garantias de já haver financiamento: a denominada Linha Circular, que une as atuais Linhas Verdes e Amarelas, num troço contínuo do Campo Grande ao Cais do Sodré.-----

----- E é sobre esta expansão que deixo aqui para vossa reflexão cinco questões:-----

----- 1º - Ainda existem hoje, que tenhamos conhecimento, três Linhas Circulares em funcionamento regular: em Moscovo e em Madrid (neste último caso são duas Linhas Circulares, uma na cidade e outra nuns subúrbios) e uma outra em Pequim, relativamente às duas primeiras, quer pela dimensão do diâmetro do círculo feito, quer pelo efeito de anel de distribuição e interseção das diversas Linhas autónomas por muito mais Linhas radiais e transversais, não são comparáveis à que agora se propõem para Lisboa. Existiu uma outra em Londres que, pelos diversos e complexos problemas que implicava, sobretudo em termos de operação, originou um forte investimento para a alterar, não funcionando hoje circulo.-----

----- Dados estes exemplos convido-vos a, sem qualquer tipo de consideração prévia da minha parte, a consultarem de forma livre na Internet, os diversos estudos técnicos

desses próprios Metros, as condições específicas em que operam, as dificuldades sentidas, e a ponderarem se é isso que entendem como mais razoável para a nossa Cidade. -----

----- 2º - Das diversas questões colocadas salientamos uma que, na nossa opinião, está deficientemente estudada, o fator humano em duas vertentes: a do utente e a do trabalhador. -----

----- O utente verá dificultada a sua capacidade de orientação, agravada pelo efeito túnel, podendo originar enganos no sentido em que apanha Metro, levando-o a aumentar o tempo de deslocação. -----

----- Quanto aos trabalhadores, o estudo do comportamento de quem labora em túnel, aponta para o facto de estes profissionais perderem, com muita frequência, a noção do espaço e do tempo. Este fator é muito quebrado, em Linhas como as do nosso Metro, pela existência de Cais de inversão de manobras, possibilitando ao trabalhador, além da renição, mudar de cabine e sentido, o ir à casa de banho, ou até abastecer-se de água potável. -----

----- Ora numa Linha Circular esta quebra deixa de existir, mais estamos a falar de trabalhadores que há muitos anos trabalham em Linhas autónomas e veriam agora alteradas, radicalmente, as condições ambientais de trabalho. -----

----- Assim urge, na nossa opinião, fazer o estudo prévio dos efeitos dessa nova situação, quer para a saúde desses profissionais, quer nas condições de segurança da operação. -----

----- E a propósito desta situação não digam que isso se resolve com Linhas automatizadas, porque aí estamos a falar de conceitos diferentes dos que foram apresentados e estudados, com envolvimento financeiros elevadíssimos para a adaptação de todas as estações e de toda a Linha, numa obra que ninguém sabe nem estudou, quanto tempo demora, quanto custa e que impactos teria na Empresa e na operação do Metro. -----

----- 3º - A fase da obra. -----

----- Quando se anuncia uma nova estação todos pensamos no dia em que ela vai estar a funcionar, mas poucos pensam nos impactos profundos que tem a sua obra de construção. -----

----- Também neste aspeto defendemos que devem ser estudados e divulgados, com rigor, os impactos resultantes da obra, pois, admitimos, que, nalguns casos, os impactos podem ser de tal forma negativos que levem a equacionar expansões alternativas. -----

----- Por exemplo no caso anunciado. A Estação do Campo Grande, um dos grandes interfaces da Cidade, terá de sofrer obras gigantescas ao nível da própria infraestrutura, pontes, túneis, etc. Isso implica que este interface vai ser desativado? Por quanto tempo? Que efeitos vão ter na Cidade? -----

----- 4º - A operação depois de feita a obra de expansão. -----

----- Não devemos continuar a encarar as expansões do Metro sem cuidar de saber com rigor os efeitos que ela implica na operação futura. -----

----- Naturalmente que qualquer nova estação tem como consequência direta para o serviço público de transportes, mais utentes e mais receitas. Esse é um fator que temos de realçar positivamente. -----

----- Contudo, também deveremos identificar, com rigor, os custos associados à exploração dessa ou dessas novas estações ou troços de rede, para todos ficarmos a saber, sem surpresas futuras, em quanto nos fica a expansão. -----

----- Importa pois identificar e divulgar antecipadamente os estudos feitos no que diz respeito aos encargos futuros com o custo do fator trabalho, identificando quantos novos trabalhadores vão ser necessários, o custo da energia de tração e de funcionamento das estações e o custo da manutenção das infraestruturas e dos meios mecânicos da estação. -----

----- 5º - Por último, os financiamentos. -----

----- Bem sabemos que uma expansão do Metro é sempre muito cara, certo. -----

----- Contudo para todos nós importa saber, com total transparência, quanto custa a obra e qual, ou quais, as fontes de financiamento. -----

----- Todos nos recordamos da dívida recente desta Empresa, que ia ao mercado financeiro em nome e por conta do Estado, pedir financiamentos para concretizar as expansões decididas pelos sucessivos Governos. -----

----- Ora, até pelo exemplo recente, deve constituir uma exigência coletiva a de querer saber com rigor de onde vem o dinheiro para a expansão. -----

----- Estaremos de novo a preparar-nos para que a Empresa, tal como no passado, se vá endividar, em nome e por conta do Estado, junto do BEI? -----

----- Muito obrigado pela vossa atenção.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada nós pelas questões que aqui levantou e trouxe, que são muito pertinentes e que deverão estar também presentes no nosso espírito quando discutimos esta matéria. -----

----- Vou passar a palavra agora, nós temos três Especialistas convidados, vou passar a palavra em primeiro lugar ao Professor Álvaro Costa e quero agradecer aos convidados que já falaram, o terem respeitado os tempos porque facilitam-nos muito a nossa tarefa.” -----

----- **O Senhor Professor Álvaro Costa, Especialista convidado**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção com PowerPoint: -----

----- “ Muito boa-tarde, eu gostava de agradecer o convite que me foi dirigido para partilhar aqui uma reflexão sobre a expansão do Metro de Lisboa.-----

----- A primeira coisa que eu gostava de clarificar e que acho que toda a gente já percebeu há uma diferença entre infraestrutura e operação, o que cria valor é a operação e, portanto, a operação é que a tentar equilibrada, portanto, não é suficiente quer Linha, mas é muito importante sobre essa Linha conseguimos pôr o serviço correto. -----

----- Eu vou começar por partilhar uma reflexão sobre como é que as pessoas que entram em Lisboa e como é que se deslocam, só para perceber que há entradas, há uma

zona central e tem de haver uma zona de distribuição rápida depois foi Linha a Linha começar a perceber como é que as pessoas entram e como é que se distribuem. Portanto, se nós olharmos para a Transtejo e a Linha de Cascais nós vemos que está tudo pendurado no Cais Sodré e na Linha Verde, portanto, este é o ponto de maior entrada de passageiros em Lisboa por dia, que são mais de 70 mil e, portanto, tudo dependurado no Cais Sodré. -----

----- Se nós formos ver na Linha de Sintra, a Linha de Sintra é bem mais interessante, porque consegue rebater nas 3 Linhas de onde sai mais passageiros é na Linha Amarela em Entrecampos, mas que consegue bater nas 4 Linhas. Tanto a Ana Oriente Crato é um bocadinho 100, mas consegue rebater nas 4 Linhas, portanto, no Oriente, pronto, é um bocadinho excêntrico mas consegue rebater nas 4 Linhas e há uma Linha que tem 3 pontos de rebatimento. -----

----- Se nós formos olhar da Linha da Azambuja também tem de 4 pontos de rebatimento, consegue rebater diretamente para as 4 Linhas e que o que é que se quer? Que as pessoas com uma transferência conseguem aceder a quase Lisboa toda. -----

----- Depois fui ver a Fertagus, a Fertagus ao acabar em Roma/Areeiro consegue-se transferir facilmente para 3 Linhas, mas depois falta, portanto, uma ligação à parte Oriental por todas as circulações que ficam em Roma/Areeiro. Nós olhando para os autocarros também vemos ali pontos importantes da entrada, que é Oriente, é o Campo Grande, é Sete-Rios neste momento, as entradas estão na Praça de Espanha, mas vão passar para Sete-Rios e depois há uma entrada ali no Marquês, portanto, refletindo sobre isto e agora é que vem a estruturação da Rede, se nós pensarmos um bocadinho nisto o que vemos é que o fecho de uma Linha Circular vai facilitar os rebatimentos de todas estas Linhas, é evidente que têm maior, porque vai aumentar a frequência sendo a Linha Circular e com uma frequência proposta muito menor, portanto, isto ganha-se grande competitividade para quem vem da ferrovia, portanto e entra de fora, essencialmente quem entra pelo Cais Sodré, isto vai poupar também e nessa autocarros que, neste momento, entraram de portanto, circulam entre o Cais Sodré e o Rato, portanto que para ter uma noção. -----

----- Onde há mais autocarros em Lisboa a ligar o Cais Sodré ao Oriente, portanto, há 2 Linhas de só andam na hora de ponta, portanto, o maior é o maior ponto de injeção de pessoas e o Cais Sodré e depois, a partir daí, tem de se distribuir. Com isto ficava equilibrada a zona, portanto, até ao Rato. -----

----- É evidente que não ficava a ligação ao Oriente. Isto também tem uma grande vantagem para o futuro e foi um bocadinho o que eu depois vim a refletir, é o que é que pode ser o futuro e nós vemos que há muitas ideias de como é que o futuro pode ser, aquele é o meu futuro, portanto, não é o futuro ninguém, é pensar o que é que deve ser o futuro e, de facto, o que acontece atualmente é que há muitos investimentos que às vezes são pensados para as Linhas que eu acho que não criam valor, podem destruir, por exemplo, se se prolongar a Linha Amarela a Loures vai criar imensos problemas operacionais do lado de Lisboa, porque está-se a criar, portanto, uma expansão mas depois ao pôr os comboios lá têm de se organizar as operações numa Linha que não é homogénea, portanto, têm desequilíbrios operacionais, portanto, está-se a ter

frequência a mais num lado e está-se a ter frequência a menos do outro e uma situação deste tipo permitia com que qualquer expansão no futuro, criasse valor, quer dizer que todas as expansões a partir daqui, conseguem-se fazer com Linhas homogéneas portanto, a reflexão que eu tenho aqui e então ter a uma Linha Circular, aqueles são o número de passageiros que atualmente estão a cada uma daquelas estações, portanto, é que ele está com validações reais. -----

----- Se nós formos se ver uma expansão da Linha Amarela permitiria, portanto, à medida que se começasse a ter menos frequência, começar a dividir a Linha e, portanto, oporá ela a em y e sempre com operações homogéneas, a Linha Vermelha poderia operar em X, portanto, no fundo a uma zona central que tem que ter mais frequência, mas à medida que se vai andando mais para a periferia conseguia-se adaptar melhor a oferta à procura e ter um Programa Operacional equilibrado e, portanto, e, a Linha Azul também há uma parte que tem grande procura depois a partir de um determinado ponto começa a não ter e portanto podia-se operar em y. O que é que este faz, para mim, esta proposta da Linha Circular? É que protege a Cidade do impacto negativo que qualquer expansão possa vir a ter na operação, porque se garante então uma frequência e, portanto, com qualidade dentro da Cidade, que é o que não acontece atualmente, portanto, atualmente nós temos por causa destes desequilíbrios zonas da Cidade que precisam de frequência e que de facto não têm.-----

----- Como grande mais-valia, tem o Cais Sodré, mas também tem a mais-valia de todos os cruzamentos que faz com qualquer Linha e a ferrovia, portanto, a partir dali que eu acho que toda a gente toda a expansão seria benéfica para a Cidade, portanto, criava-se em ter os que os valores negativos que uma expansão atualmente pode ter no desequilíbrio entre a parte urbana e a parte mais suburbana da Rede.-----

-----Só partilhar mais uma reflexão que é a seguinte: eu acho que um grande ganho também seria levar a Fertagus ao Oriente, porque há muita gente da Margem Sul que trabalha na zona do Oriente, essas pessoas vêm até ao Cais Sodré e depois a Carris tem imensos autocarros de linhas com uma operação de suburbana, portanto, não é uma operação urbana, com descontinuidades durante a meio da manhã e o meio da tarde, só para fazer esta distribuição para aquela zona, portanto, uma situação de levar a ligação da Margem Sul ao Oriente faria com que a Margem Sul ficar-se ligada ao grande Eixo dos Alfas e faria com que a Margem Sul só com uma transferência de modos de transporte, ficasse ligada então pudesse distribuir as pessoas ali na zona do Oriente, que é um grande centro de emprego, portanto, o grande problema de desequilíbrio que existe em Lisboa, a meu ver, é que nós temos grande quantidade de autocarros a deslocar as pessoas por exemplo no Cais Sodré, as pessoas entram para o Cais Sodré querem ir para a zona de emprego do Oriente e têm de atravessar uma frente que cada vez é mais nobre, sem a quererem utilizar, mas só para precisam dela para atravessar e deviam entrar por cima, portanto, para mim, a Circular tem essa vantagem é que faz uma distribuição dos grandes eixos pesados de ferroviários, liga o Campo Grande que há um grande centro de entrada de autocarros e liga ao Cais Sodré que é um grande, portanto, é um grande centro de entrada de pessoas.-----

----- Foi apresentado e é dito que esta Linha tem mais passageiros do que o prolongamento que qualquer outro prolongamento, nomeadamente a Vermelha, isso é bom, mas eu acho que e isto é, independentemente de ter mais passageiros ou não ter, esta solução é estruturante o que faz com que a partir daqui, portanto, tudo possa ser feito devagarinho, digamos, ficando a Cidade estruturada, portanto, independentemente de ter ou não ter a mais passageiros, estudos de procura, eu acho que a outra opção é conjuntural, esta é estrutural. Muito obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada Senhor Professor e também por ter sido e económicos no uso do tempo. -----

----- Vou dar a palavra agora ao Senhor Engenheiro Santos Silva. -----

----- Só dizer aos Senhores Deputados que naturalmente estas apresentações que foram feitas aqui nós iremos aguardá-las das e disponibilizá-las para todos os Senhores Deputados poderem acesso.” -----

----- **O Senhor Engenheiro Santos Silva, Especialista convidado**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção com PowerPoint: -----

----- “Muito obrigado, muito boas-tardes. -----

----- Portanto agradeço à Assembleia Municipal a oportunidades expor as minhas opiniões e felicito-a por este exercício de democracia ao promover uma Sessão para debater uma solução que deve ser adotada somente depois de um debate alargado. -----

----- Saúdo também os Membros no Painel com apreço pelo seu percurso profissional e informo que as opiniões expressas, nesta apresentação, só me vinculam a mim. -----

----- Vou contar uma pequena história, antes de começar, embora esteja contra o tempo e antes de entrar na matéria, aqui há uns anos, cerca de 2003, a minha Administração mandou-me e uma reunião com a Câmara Municipal de Lisboa, com a Equipa de Projeto e Construção do Túnel do Marquês. Essa Equipa informou-nos que já tinha um projeto feito e, portanto, para nós Metro tratarmos de monitorizar a obra no Túnel do Metro, uma vez que a construção era o lado e que não havia problema nenhum, porque já estava todo o projeto feito e ia começar a obra. Isso surpreendeu-nos muito porque já andávamos a temer graves problemas na construção junto do Túnel do Metro e verificámos que alguém da Câmara, há uns tempos, ou do projetista tinha telefonado para a Ferconsult, que é a empresa de projetos que faz projetos para o Metro e que alguém lhe teria dito, alguém teria dito ao desenhador, “mantém o ficheiro com a planta da galeria do Metro na Avenida Fontes Pereira de Mello”, o problema é que os computadores tinham sido alterados, o desenhador fez a coisa um bocado à pressa e a planta que foi entregue à Câmara Municipal e ao projetista, tinha um erro de 10 por cento, isto é escala era de 0,9 e não de 1,5. -----

----- Isto para dizer que obviamente que nós chamamos a atenção e o projetista prometeu resolver o assunto e efetivamente resolveu o assunto, portanto, não foi apenas o Senhor Vereador Sá Fernandes, o responsável pelos atrasos, também houve um atraso para o projetista poder fazer um bom projeto, com base, agora uma

informação correta que nós lhe fornecemos, quando digo nós é a parte institucional do Metro, a quem competia fazer isso e não a Ferconsult. -----

----- Isto para dizer que existe um problema de comunicação na aceção como Paul Newman disse isso no seu filme, um problema de comunicação entre os decisores e os técnicos, tal como o colega Gaivoto Há bocadinho falou e como depois, o participante que não me recordo o nome, disse que era difícil divulgar as coisas antes de tomar decisões, portanto, falta de comunicação. -----

----- Das primeiras coisas que me ensinaram quando entrei para o Metropolitano foi que havia duas deficiências da Linha em V, lá está, que ia de Sete-Rios ao Rossio e do Rossio a Alvalade ou de Entrecampos ao Rossio e do Rossio a Alvalade, esses problemas era num dos braços, num dos braços do V os comboios circulam cheios e no outro menos carregados e havia uma bifurcação ali na Rotunda. Qualquer avaria naquela bifurcação provocava a paralisação de toda a Linha, obviamente que pode ser reposta a Linha, 15 minutos depois, se a avaria não for muito grave. -----

----- Estes defeitos, perturbação ou avaria, paralisa tudo, mantém-se na Linha Circular e eu recordo aos projetistas da Linha Circular, quem projeta a Linha Circular, não é quem a mantém, nem quem a opera. Eu acho que devem ser ouvidos quem a mantém e quem a opera. -----

----- Graças a um consultor estrangeiro foi possível elaborar em 1975 um plano de expansão, como podem ver a rotunda era desconectada e prolongada até Alcântara, resolvendo o problema que foi falado ainda agora do rebatimento da Linha de Cascais, isto não foi feito, não foi feito possivelmente, porque a em Alcântara, temos um problema grave. Um problema grave do âmbito da Cidade que é um Plano de Urbanização que deve ser reformulado e é uma coisa que eu deixo à consideração dos Senhores Deputados. O Plano de 1965 aplicava o conceito base de um Metropolitano que é uma rede, é uma rede, uma malha com pontos de transferência, de transbordo, como foi dito e muito bem por um Arquiteto Raimundo os teóricos sabem muito bem quais são os problemas da Linha Circular. -----

----- Eis porque fico chocado, enquanto técnico, por este projeto! Eu mostro aqui o Plano de 2009 sobre o qual assenta o atual Plano, com Linha Circular pendentes e curvas que não são razoáveis, bifurcações, Linhas de Metro muito próximas de áreas não servidas e ainda com outra coisa horrível que queriam fazer duas estações intermédias diminuindo a velocidade comercial. Esse Plano foi feito sem ouvir os técnicos da manutenção e sem ouvir os termos da operação. Dificuldade de comunicação. -----

----- Tenho aqui à esquerda, o que foi público, como podem ver a Linha vem às curvas da Estrela dá outra curva para Santos, esta curva cá em baixo de Santos está muito doce, porque tem que de contornar um parque de estacionamento que lá há, a menos que deem o parque de estacionamento abaixo, também pode ser, tudo se pode gastar e depois é feita a céu aberto e não sei se recordam do incómodo que houve com as obras do Cais Sodré, mas mais incómodo, mais grave que é isso, temos ali como foi mostrado rapidamente na apresentação da Senhora Administradora, temos ali o que se vai fazer ao Campo Grande. O que vai fazer ali ao Campo Grande, eu como técnico

que assistia à construção daqueles viadutos, só posso dizer não, não façam isso por favor! Reparem que a branco está o objetivo da Câmara de ligar e a 2ª Circular à Avenida Padre Cruz, que já está adjudicado, embora tenha circulado na comunicação social que o projeto estava suspenso pelos vistos já está adjudicado, aquele traçado tem um declive de dez por cento, em termos rodoviários, volto a falar no Túnel do Marquês que tem 9 por cento, é contra as normas, é contra as normas da União Europeia! Temos ali um pequeno declive 10 por cento, a menos que, a menos que, eu faço deduções, porque como disse o Arquiteto Raimundo, não nos informam a devido tempo do que querem fazer, a menos que deem abaixo aquela parte do Viaduto! O que está a amarelo é um viaduto novo de 400 metros, o que está a verde é a ligação toda torcida, imaginem as curvas e as contracurvas, o efeito em técnica de transporte, imaginem o efeito que as curvas e contracurvas fazem para os passageiros para um lado e para o outro, além da limitação de velocidade, desgaste de material, de desgaste de carris, desgaste dos rodados, perguntem aos técnicos manutenção que é que se há de fazer! Não tomem as decisões sem perguntar, peço eu. -----

----- É positivo, existir um Plano de expansão, estamos de acordo, que seja superior aos ciclos eleitorais, estou inteiramente de acordo, mas este Plano ignora a manutenção e operação, está subordinado ao conceito de procura que contribui para a desigualdade de tratamento dos troços da Cidade, embora nos digam que tudo será bom, porque vai equilibrar. Além disso, estamos a fazer estudos de procura sobre uma Cidade que está desestruturada, cuja população residente foi para as áreas suburbanas, que fechou atividades secundárias e terciárias. Além de como foi falada e muito bem, mas muitas vezes, nós decidimos uma coisa, mas as coisas mudam! Existem alternativas. Existem alternativas para, por exemplo, atingir Alcântara, por exemplo, pode ser prolongada a Linha Amarela do Rato para lá mas a coisa não pode ser só isso! Tem de ser complementada com o prolongamento da Linha Vermelha até Algés, não necessariamente assim, mas isso sim para estudar, porquê? Porque ou prolongar a Linha Vermelha diretamente para Alcântara, mas e depois a Amarela, tudo se pode estudar, mas estude-se e que se analisem os problemas depois para a manutenção, o tal ciclo total dos custos da manutenção e da operação, e atenção que volto a falar, isto é dificultado pelos graves problemas do Plano de Urbanização de Alcântara, como foi citado o um teórico sobre de sobre a Linha Circular que eles sintam que o eu Cito um teórico sobre a Linha Circular, eu cito um teórico sobre os estudos de procura, que as equações matemáticas e eu, obviamente que tenho de ser um subordinado da matemática, as equações matemáticas que ajudou a lançar um nevoeiro, que não deixam ver a realidade e foi assim que o Senhor Ministro se justificou e o Senhor Presidente do Metro também justificou a opção pela Estrela, que já era mais 3 milhões e toda a rede vai até vai atrair mais de 8 milhões. O que são 24 mil passageiros por dia num total de 450 mil? Eu acho que não é significativo, o estudo da procura não é decisivo e para escolher uma opção, porque a outra se calhar, induz 15 mil passageiros, qual é a diferença? Tudo bem. Como diria Galileu, foi-se para a Estrela e não para Campo de Ourique, mas Campo de Ourique está a pedir um parque dissuasor de que vem pela A5! -----

----- Também eu fiz um pequeno estudo de procura, sem *Software*, que não tenho capacidade para isso, mas cheguei a esta conclusão que a opção proposta tem um custo financeiro a, um juro de 2 por cento durante 40 anos, de 34 cêntimos por passageiro/quilómetro, se fizéssemos 10 quilómetros para ir entre Alcântara e Algés, teríamos um custo de 22 cêntimos e, portanto, só quem tem dinheiro é que pode poupar, parece ser a conclusão. -----

----- Será a elaboração do de expansão desadequada a situação do País? Mais desadequado é estarmos a gastar dinheiro com 70 por cento de combustível no transporte individual, quando se podem a obter apoio em programas para os quais tem de fazer já o projeto e não são projetos assim! -----

----- Conclusão: a proposta apresentada e que há bocadinho a Senhora Administradora apresentou também é irrepreensível, eu repito, irrepreensível, é irrepreensível como proposta de estratégia, em termos de recuperação da degradação e de capacidade técnicas de recursos humanos. -----

----- Eu acredito na capacidade de motivação dos trabalhadores e técnicos da Ferconsult, peço desculpa da gralha, faltou o “l”, mas temos agora uma oportunidade de preparar um projeto a sério que para os Fundos Comunitários. -----

----- Eu acho que tudo isto justifica um debate aberto entre técnicos para se encontrar uma solução melhor do que a apresentada, o que se propõe é que não se cometam mais erros! Para além de e como a Senhora Arquiteta disse que a apresentação ia ficar no site, se quiserem tomar nota do meu *email* para pedir algum esclarecimento estou ao dispor. Muito obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Muito obrigada Senhor Engenheiro pelo aspeto das críticas que aqui formulou e que são importantes e que temos que ter em conta também. -----

----- Vamos agora ouvir o Senhor Engenheiro Pompeu Santos, que já é bem nosso conhecido de outros debates e que, naturalmente também aceitou a estar hoje aqui presente.” -----

----- **O Senhor Engenheiro Pompeu Santos, Especialista convidado**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção com PowerPoint: -----

----- “ Boa-tarde Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Senhor Presidente da Câmara, Senhores Vereadores, Senhores Deputados Municipais, munícipes. -----

----- A Rede de Metropolitano, a rede atual... Eu peço desde já desculpas pelo seguinte: eu acho que apresentações de redes devem ser feitas espacialmente, quando apresentam diagramas provavelmente quer esconder-se alguma coisa!-----

----- Eu gosto de ver a Cidade, a rede da cidade, com a tal como ele existe, portanto, isto é vosso conhecido, situação atual, 56 estações, 44 quilómetros, 4 Linhas. -----

----- Uma breve resenha de como chegámos aqui. As obras do Metropolitano iniciaram-se em 55, as primeiras Linhas foram abertas em Dezembro de 59. Era este o traçado, o velho y, com 6,6 quilómetros e 10 estações e a rede foi crescendo para Oriente, para o lado da Almirante Reis até chegar a Alvalade e eu diria que até aqui estava tudo bem, a rede expandia em árvore e como a Cidade cresceu. -----

----- Agora a partir de 88 começa a confusão! Na ausência de um acordo para prolongar a rede a Linha Verde e para o Aeroporto resolveram enfiá-la no Campo Grande em cima da Linha Amarela e a partir daí tem sido a confusão total. Bom fez-se os prolongamentos. Apareceu Linha Vermelha um pouco tirava do nada, nunca se tinha ouvido falar dela, desnivelou-se o Marquês de Pombal, ótimo, prolongaram-se alguns dos ramos até Odivelas e Amadora-Leste e depois em 2012 chegou ao Aeroporto pelo lado errado, não é? Se a Cidade estava do lado foi-se do Oriente para lá. Ok., em 2016 chegou-se à situação atual é esta a rede que temos! Uma coisa que para mim é, digamos, é notório, é a falta de Rede na Zona Ocidental da Cidade, portanto, Zona Norte e Leste, Norte, Noroeste, tudo bem, a Zona Ocidental não Rede.

----- Bom, muito se fala de expansão da rede, muitos desenhos apareceram publicados, desenhos oficiais, outros menos oficiais, temos aqui um mapa que eu nem sei a idade isto, portanto, que trazia a Rede aqui para a Zona Ocidental, nada disto teve seguimento, as outras mais ou menos tiveram seguimento. -----

----- Temos esta aqui que é um completo delírio, não sei em que altura é que isto apareceu! Mas existiu esta ideia, imaginem! Depois esta também, enfim, um pouco parecida com a primeira que eu projetei, bom, não é por falta de ideias ou sugestões que estamos onde estamos.-----

----- Temos esta que é importante, esta de 2009, do Ministério de Obras Públicas, teve a chancela do Ministério em que se propunha um prolongamento de 30 novas estações, mas mais uma vez aqui para a Zona Ocidental, isto deve haver aqui qualquer problema, Não, nada, Então fica por aqui! -----

----- É um prolongamento para fora da Cidade de Lisboa, ainda dizer que a gente sabe que os prolongamentos para as periferias são muito interessante, as pessoas mudaram-se para lá, mas aquele só funciona nas horas de pendulares de ida e de volta do emprego, e, no resto do dia não há passageiros!-----

----- E temos o Plano do Governo, foi apresentado agora na semana passada, enfim, um plano modesto, a situação também não é propícia a grandes ideias, a grandes aventuras, em que retoma o Plano de 2009, mas só concretizar aqui um fecho, com a ligação da Linha Amarela a Linha Verde. O colega Santos Silva já falou dos problemas desta Linha, não perder muito tempo com isto, há em todo o caso aqui uma inovação que é a Linha que inicialmente estava prevista passar aqui mais junto ao Vale de São Bento e agora vai à Estrela. -----

----- Pois, mas isto tem problemas adicionais, reparem que para 2,4 quilómetros só vamos gastar 206 milhões, se não forem perto dos 300, lembro que o prolongamento da Linha do Metro de Amadora-Este para a Reboleira, que estava previsto custar 39 milhões, custou 60 e tal milhões, isto foi há pouco tempo, portanto, já no período em que aparentemente a toda a gente atento às coisas.-----

----- Bom e a Zona Ocidental de Lisboa vai continuar sem acesso ao Metro. Temos aqui a implantação da Linha sensivelmente, eu parece que adivinhei mais ou menos onde é que isto ia passar, eu acho que é uma obra arriscada, muito arriscada e por debaixo de edifícios antigos, muito frágeis, isto vai provocar problemas complicadíssimo, também aqui em baixo nestes do Aterro da Boavista, lodos e aterros,

e há uma coisa que para mim é chocante e que é que vamos ter aqui entre Santos e a Estrela um troço com 670 metros, com um desnível de 70 metros, ou seja um pendente de nove por cento, a menos que a estação da Estrela seja num poço com 30 ou 40 metros de profundidade, só pode! Mas não me parece que isto seja muito razoável. ---

----- Eu próprio já há uns anos, que me debrucei sobre esta matéria e apresentei em 2008, foi publicado na Revista- Transportes em Revista, uma proposta que eu altura designei, enfim, um pouco imodestamente “Alcântara-Terra, placa giratória do sistema de transportes urbanos, a Zona Ocidental de Lisboa”, em que com uma visão integrada para esta questão, eu acho que estas coisas não se fala de expansões de redes e criação de coisas, se não se pensa integradamente normalmente não estamos a fazer investimento, estamos a fazer despesa. -----

----- Penso que os investimentos são quando se gasta dinheiro para resolver problemas, portanto, em primeiro que tudo é identificar e a primeira coisa a fazer é identificar os problemas, identificar os constrangimentos a que temos que a solução, e a foi isso que me moveu.-----

----- Ora vejamos, chegamos aqui a Alcântara, Alcântara e uma zona que tem as suas particularidades, temos aqui uma planta antiga mas isto mantém-se tudo atual e temos um conjunto de condições relevantes que importa ter presente quando passamos a falar destas coisas, primeiro que tudo, temos uma estação de Alcântara-Mar na Linha de Cascais, temos uma estação Alcântara-Terra, término da Linha de Cintura, temos uma estação Alvito no Eixo ferroviário Norte-Sul lá por cima, temos uma Linha de Elétricos Rápidos de Algés-Praça do Comércio. Muito importante isto! Temos uma Linha de Cascais e Linha de Cintura concorrentes com os sistemas de alimentação diferentes, portanto, só com obras importantes é que pode haver, digamos, se pode ligar as duas Linhas. Temos um obstáculo importante que é o Caneiro de Alcântara, e depois temos o Porto de Lisboa, com o seu terminal de contentores, que toda a gente diz que é para desenvolver, e a verdade é que nós precisamos de tirar de lá os contentores e levá-los para lá, neste momento, ainda temos aquele viaduto metálico inativo, portanto, vamos a rebentar completamente com a Avenida de Brasília, para tirar e por lá os contentores. Mas, nós temos que os tirar lá de caminho-de-ferro, fala-se disto há décadas e não se faz nada!-----

----- Portanto, ligamos a Linha de Cascais e a Linha de Cintura, temos ligar a Linha de Cascais ao *plateau* central das Vendas Novas, onde há negócio já foi aqui dito que a maior parte das pessoas que vão para lá da Linha de Cascais vão ao Cais Sodré, depois têm que subir lá para cima e precisamos prolongar a Rede de Metro para a Zona Ocidental de Lisboa: Alcântara, Ajuda e Restelo. -----

----- Aqui neste *slide* está o Plano que eu preconizo tem várias Linhas Mestras, tem algumas Linhas Mestras, só consigo ver isto de uma forma integrada para resolver vários problemas ao mesmo tempo, um deles ligar Linha de Cascais à Linha de Cintura para podermos ligar o terminal de contentores à Rede Ferroviária Nacional de uma forma decente, para acabar com esta ligação de nível, portanto, com a construção de um túnel aqui a ligar a Linha de Cascais à Linha de Cintura, aqui na Estação de Alcântara-Terra, que é um espaço enorme que está ali muito mal aproveitado, no qual

nos fazer várias coisas, por isso é que eu lhe chama a isto solução seis em um. Vamos ter aqui uma estação, uma nova estação da Linha de Cascais, as Linhas continuarão, são ligados mas estão independentes, serviços independentes, as limitações podem continuar a acontecer, ligações independente, uma nova estação da Linha de Cascais aqui. Uma a estação atual de Alcântara-Terra formulada e nenhuma diminuída, a ter aqui 2 ou 4 cais para o serviço que atualmente existe aqui. A um Depois a uma linha de mercadorias, por fora a ligar, as 2 Linhas e depois Linhas do Metropolitano.-----

----- A Linha Vermelha e a Linha Amarela devem ser prolongadas para Alcântara, ficam aqui sobrepostas à Estação, às Estações de Caminho-de-ferro e ainda uma passagem pedonal com rampas rolantes a ligar ao Alvito, aqui em baixo, e depois um terminal de autocarros aqui com o espaço que há aqui livre, portanto, o tal seis em um!

----- Para perceberem melhor do que estamos a falar, temos aqui um perfil longitudinal do Túnel que eu preconizo, temos o uso metálico, lembro que as distâncias estão encurtadas 10 vezes a grandes alturas, portanto, temos aqui um corte pelo túnel, em rampa, aqui em *cutted cover*, depois aqui uma parte mineira por baixo aqui deste morro e aqui a nova Linha da Estação de Cascais, a Estação da Linha de cascais aqui e as Estações de Metropolitano aéreas, por cima da estação do caminho-de-ferro, aqui temos uma seção, a Estação da Linha de Cascais, as Estações de Metro, tal como existe realmente no Campo Grande, isto é muitíssimo mais barato que as enterradas, aqui temos um corte transversal pelas Estações e esta seria ou será a Rede que eu preconizo em termos de expansão no imediato. -----

----- Portanto, São Sebastião a Linha por aqui, Campolide, Amoreiras, Campo de Ourique, Alcântara, continua até Restelo, acho que não deve ir nada a Algés, Algés já tem o caminho-de-ferro, tem a Linha de Elétricos Rápidos, não precisamos de levar nada o Metropolitano para lá, o que precisamos é de uma Linha de Metropolitano cá mais em cima, afastada desta 500 a 600 metros aqui perto do Pólo Universitário da Ajuda e a Linha Amarela aqui também, portanto, a Linha de Cascais passará a ter dois terminus, um ao Cais do Sodré ali, outro aqui Alcântara, uns por um lado e outros para o outro, quem vai lá para cima não precisa de ir ao Cais Sodré, portanto, alivia-se isto tudo e vai lá para cima, portanto, aqui está o desenho espacial da Rede, preconizo porque me parece uma ideia mais ou menos consensual de ligação da Linha Amarela até ao Aeroporto, não é o problema da Linha Vermelha, é o da Linha Amarela ao Aeroporto aproveitando este troço que já existe, que é o acesso ao PMO das Oficinas aqui do Metro, portanto, é são um bocadinho para chegar ao Aeroporto e temos, portanto, acesso do centro da cidade diretamente para o Aeroporto sem precisar de ir à volta.-----

----- Só uma nota final sobre a questão dos investimentos e infraestruturas...” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Já terminou o seu tempo, pedia-lhe que concluísse.” -----

----- **O Senhor Engenheiro Pompeu Santos, Especialista convidado**, no uso da palavra prosseguiu a sua intervenção com PowerPoint: -----

----- “ Portugal que ocupa o 10º lugar em termos de PIB, *per capita* da EU a 28, está aqui, atrás de nós está a Grécia e depois estão os países que entraram para lá há 10 anos, a antiga de Europa de Leste, alguns já nos ultrapassaram, como a Eslováquia, a República Checa, bom, 19º lugar em termos de infraestruturas, é assim, Portugal tem, neste momento, é o que tem o primeiro lugar na Rede Rodoviária da EU, dados de 2020, em primeiro lugar, o país em 19º deste em termos de rendimento per capita da Rede Rodoviária, nós na Rede Ferroviárias e nós dizemos, enfim, muito mal, mas em 13º. Lugar, muito melhor que o nosso ranking aqui-----

----- O problema é que isto é feito com uma situação desastrosa, temos a maior dívida *per capita* do Mundo, 700 mil milhões de euros, 4 vezes o PIB e temos a 2ª maior dívida pública per capita da EU, atrás de nós só a Grécia, 1,3 vezes o PIB, mas o pior é que temos o maior encargo com juros per capita da UE. Nós gastamos por ano, em juros, 8.500 milhões de euros, 10 por cento dos nossos impostos é para pagar juros, estou a falar só do Estado, não estou a falar das Empresas Públicas porque isso ainda vai por aí acima. -----

----- Portanto, em resumo de um não resisto em dizer isto: novos investimentos em infraestruturas deverão ser submetidos a análises de custo/benefícios rigorosas e ter em conta eventuais alternativas de prestação de serviços. Há aqui um enfoque na questão do Metropolitano, pesado, mas temos que olhar para as Redes de Autocarros, os autocarros já não são mais os autocarros antigos, nós vamos ter autocarros de hidrogénio, vamos ter daqui a pouco tempo autocarros elétricos...”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Eu pedia-lhe mesmo para concluir Senhor Engenheiro, para não ficar em desigualdade em relação aos restantes intervenientes.-----

----- Peço desculpa deste meu papel antipático, mas temos que tratar todos os convidados do mesmo modo e, portanto, muito obrigada pela vossa participação e posto isto estamos agora em condições de desencadear o Debate entre os Senhores Deputados e o Senhor Presidente da Câmara, penso que está e estará está aí, está. Eu pergunto quem é que tem as inscrições? Eu não sei há alguma a prioridade para o Partido que requereu o Debate, se entendem querer ser primeiros, não fazem questão nisso, vai para a ordem das inscrições. Muito bem. -----

----- **2ª. PARTE – INTERVENÇÃO DOS DEPUTADOS MUNICIPAIS E CÂMARA MUNICIPAL (2XGRELHA B – 2 HORAS)** -----

----- **O Senhor Deputado Municipal José Leitão (PS)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Senhores Vereadores, Senhores Deputados e Deputados, cidadãos e cidadãs. -----

----- A realização deste Debate sobre a expansão da Rede do Metro só é possível porque a Rede não foi concessionada a privados como pretendia o anterior Governo de direita. -----

----- Todos nós sabemos o que se verificou nesse período, degradação continuada prestação de serviços, aumentos tarifários com conseqüente diminuição da procura por

parte dos cidadãos. Por outras palavras, o que se pretendia era criar condições para tornar socialmente aceitável a concessão a privados da gestão como a de cama para a sua total privatização.-----

----- A existência de uma rede pública de transportes coletivos urbanos é um elemento essencial para a satisfação de necessidades básicas de mobilidade por parte dos cidadãos. É bom começar por recordá-lo perante a proposta demagógica apresentada recentemente, por Assunção Cristas com total ausência de coerência com as políticas que apoiou no anterior Governo vem propor soluções tecnicamente indefensáveis e custam valores estimados segundo alguns especialistas, na ordem dos 2,2 mil milhões de euros, é que a questão dos custos é importante ter presente quando for ver estas propostas. Há uns meses não havia dinheiro para manter a gestão pública. Agora defende-se uma política despesista, mal desenhada, com motivações eleitoralistas e, sobretudo sem qualquer fundamentação técnica e financeira que a credibilize. A gestão eficiente das redes de transporte coletivo devem, em nosso entender, passar pela otimização da utilização dos meios que estão afetos por potenciar a complementaridade entre os diversos modos e meios de transporte, evitando sobreposições redundantes, assegurar a diversidade de serviços por forma a responder às necessidades de deslocação toda a população e garantir uma integração tarifária acessível e simples que tenha em consideração, os estratos mais vulneráveis da sociedade, designadamente crianças, estudantes, desempregados e idosos. -----

-----A atuação do atual Governo do Partido Socialista assenta em acordos com outros Partidos de Esquerda, não só pôs termo ao processo de concessão a privados da sua gestão com tem manifestado por palavras e por atos a sua opção pelo desenvolvimento dos transportes públicos coletivos, invertendo o declínio e que vínhamos assistindo.---

----- Ora, o que já se verifica que, no 1º trimestre de 2017 o Metropolitano de Lisboa teve um aumento de procura de 10,8 por cento e das receitas de 9 por cento face ao período homólogo anterior. O facto, o passe para crianças e jovens até aos 12 anos ter passado a ser gratuito e ter sido reduzir o preço dos passes para as pessoas com mais de 65 anos teve reflexos diretos neste aumento da procura e das receitas. -----

----- Neste contexto, o Plano de Desarmamento Operacional da Rede apresentado pelo Governo no passado 8 de maio 2017 prossegue objetivos bem definidos que merecem o nosso total apoio, desde logo porque vêm dar uma resposta concreta e definitiva à resolução de alguns problemas conhecidos e que foram alvo de debate e de variadas Recomendações aqui na Assembleia Municipal de Lisboa, algumas delas efetuadas no âmbito da 8ª Comissão, a que presido, e que não podemos deixar de desde já de saudar.-----

----- Refiro-me, por exemplo, à necessária muito reclamada a ampliação do Cais da Estação de Arroios, permitirá finalmente a circulação de composições de 6 carruagens na totalidade a Linha Verde com obras a iniciar já em julho de 2017 e os consequentes benefícios ao nível da qualidade e disponibilidade de uma Linha com níveis de serviço bastante inferiores aos das restantes da rede.-----

----- É também o caso da conclusão das obras de remodelação do Átrio Norte da Estação do Areeiro e na remodelação e modernização de equipamentos nas Estações

do Areeiro, do Colégio Militar, dos Olivais e da Baixa Chiado, ações que irão permitir melhores acessos e mais comodidade de utilização para todos os passageiros. -----

----- Carece haver também referência à resolução de questões que sente de pormenor, como o funcionamento escadas rolantes e deficiente limpeza e manutenção do corrente em algumas estações, caso do Intendente e Anjos, que não deverão contudo, ser descuradas neste âmbito. -----

----- Saudamos ainda o aumento potencial do investimento previsto para 2017 em materiais e serviços de manutenção de material circulante com valores que praticamente duplicam o investimento relativamente ao ano anterior, 1,5 milhões de euros para aproximadamente 3 milhões de euros. -----

----- Todos estes aspetos são importantes e fundamentais na recuperação da capacidade de todo o sistema de mobilidade da cidade, apoiado não só no Metro, mas também na Carris, que visam primeiramente servir melhor os cidadãos melhorando a qualidade do serviço prestado ou através da melhoria da oferta do material circulante que se degradou nos últimos anos e de menores tempos de espera, Estações com melhores acessos, mais cómodas e atrativas e mais seguras da integração do sistema de bilhética e de informação ao público, com vista a garantir a legibilidade e facilidade de utilização. -----

----- A grande opção subjacente do Plano de Desenvolvimento da Rede do Metropolitano de Lisboa apresentado pelo Governo é de que é tempo para densificar a Rede no interior da Cidade de Lisboa onde subsistem ainda áreas sem qualquer cobertura da Rede de Metropolitano e onde existe uma enorme procura potencial de utilização do Metro com transporte público rápido e de qualidade que deve ser prioritariamente satisfeita enquanto núcleo principal de uma Área Metropolitana alargada. -----

-----O Plano Operacional apresentado, para além da ampliação da estação de Arroios e da modernização de equipamentos de outras Estações prevê também novos prolongamentos, as extensões Rato/Cais-Sodré numa fase imediata de São Sebastião/Campo de Ourique, prevendo-se ainda uma ligação subterrânea pedonal da estação do Rato, à zona das Amoreiras. -----

----- O prolongamento do Rato, Linha Amarela, do Cais Sodré, Linha Verde, será feito através de 2 novas estações, Estrela e Santos ligando as 2 Linhas que se transformam numa única Linha Circular Verde. -----

----- Com esta ligação e uma frequência de circulação em hora de ponta com intervalos de 3 minutos e meio estará garantido um acesso facilitado ao núcleo central da Cidade para todos os utilizadores, quer sejam provenientes da Linha de Cascais ou da Margem Sul, quer sejam provenientes das restantes Linhas do Metro, como fins significativos na melhoria da mobilidade interna e constituindo-se assim como a com um anel distribuição interno, fundamental, na estruturação do sistema de mobilidade da Cidade e devidamente alinhado com as restantes políticas do Município. -----

----- Pensa-se, de acordo com estudos efetuados, que desta forma se aumentará a oferta para muitos milhões de cidadãos, prestando-se um serviço de qualidade e melhorando consequentemente, as condições mobilidade à superfície. -----

----- Acompanhar esta expansão da Linha Verde e o investimento anunciado de recursos humanos será também feita a aquisição de 30 novas composições, o que permitirá melhorar a qualidade e comunidade serviço e regularizar e diminuir tempo de espera, um aspeto muito as vezes apontado como uma das principais críticas ao atual funcionamento do Metropolitano que sublinhe-se é consequência direta da falta de investimento em recursos humanos e meios materiais durante o período anterior contribuiu de forma significativa para a degradação do serviço de transportes na Cidade de Lisboa, com especial incidência na operação do Metropolitano que, entre 2009 e 2012 sofreu uma redução acentuada a nível da oferta.-----

----- Todas as outras intervenções previstas afiguram-se complementares como prolongamento da Linha Vermelha entre São Sebastião e Campo de Ourique, com previsão de mais 2 quilómetros de Linha em túnel, a construção de mais 2 estações Amoreiras e Campo de Ourique, dando assim igualmente início, à possibilidade de ampliação da rede do Metropolitano para o Ocidente, que numa fase posterior deverá abranger as Freguesias de Alcântara, Ajuda e Belém dependendo, obviamente, de uma validação do estudo de sustentabilidade económica e financeira.-----

----- Não estando à data garantida o funcionamento para a sua execução sublinho contudo, que os investimentos previstos para a Carris, no âmbito do seu Plano Estratégico irão ser relevantes para a garantia da gestão da Rede de uma forma integrada e complementar, permitindo assim mitigar eventuais falhas de cobertura do Metropolitano até à concretização do Plano de Expansão da Linha Vermelha a Ocidente. Mais do que uma discussão centrada apenas sobre a expansão da rede do Metropolitano alicerçada em legítimos interesses locais, defendemos por isso uma ampliação da Rede, adequadamente financiada e devidamente programada e integrada, nomeadamente com a oferta da Carris focada na garantia de uma mobilidade sustentável na Cidade de Lisboa complementar e sem redundâncias com os restantes bens e modos de transporte a nível Metropolitano, é esta discussão que resultou que responsabilmente todos devemos fazer. Disse.” -----

----- **A Senhora Deputada Municipal Ana Páscoa (PCP)**, no uso da Palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Excelentíssima Senhora Presidente da Assembleia, Senhores Secretários, Senhor Presidente da Câmara, Senhores Vereadores e Deputados Municipais, Senhores Convidados. -----

----- Em primeiro lugar um agradecimento aos convidados presentes neste debate, pelos esclarecimentos que nos vieram prestar e pelas diferentes perspectiva sobre esta temática que aqui apresentaram. Saliento o bom contributo para a necessária informação dos Deputados Municipais, condição essencial para tomadas de posição corretas e ajustadas aos interesses dos lisboetas, dos que aqui trabalham e de quem nos visita. -----

----- A Assembleia Municipal encontra-se hoje a debater um importante tema: o plano de expansão da rede do Metropolitano, tema de grande atualidade na sequência da apresentação feita pelo Governo no passado dia 8 de Maio. Do nosso ponto de vista, esta discussão não pode ser desligada da problemática mais geral dos transportes

públicos na cidade, mas também na Área Metropolitana de Lisboa, preocupação constante desta Assembleia e especialmente do PCP, conforme testemunham os debates, intervenções, moções e tomadas de posição neste campo. -----

----- É também para nós evidente o papel e a importância estratégica que os transportes têm na atividade económica e na vida social, razão pela qual são alvo preferencial das políticas de direita visando a entrega deste sector ao grande capital. -----

----- Nos últimos anos, mas sobretudo no anterior governo PSD/CDS, assistimos a um brutal ataque aos transportes públicos: aumento dos preços, redução da oferta em quantidade e qualidade, nomeadamente nos percursos considerados pouco rentáveis, aumento do tempo entre dois serviços consecutivos, entre outros. Fruto desta perniciosa política e porque é claro que os transportes públicos na cidade não servem o cidadão, verificou-se a diminuição de milhões de passageiros, com o consequente aumento do uso do transporte individual, contrariando tudo o que é desejável em termos ecológicos e ambientais. A profunda degradação dos transportes públicos na Área Metropolitana é hoje reconhecida por todos, desde as organizações de utentes e de trabalhadores aos órgãos autárquicos e partidos políticos. -----

----- Lembro aqui também a tentativa de privatização da Carris e do Metro, levada a cabo pelo anterior governo, só derrotada devido à luta dos trabalhadores e da população. O PCP sempre se opôs à privatização, e considera que só uma gestão 100% pública permitirá a resolução dos problemas de mobilidade sentidos pela população, a garantia de acesso universal a transportes de qualidade, a eliminação de carências, da baixa qualidade, da descoordenação e o elevado custo suportado pelos utentes. -----

----- Muito haveria para dizer sobre estes aspetos, nomeadamente as soluções que o PCP tem para a resolução dos problemas dos transportes e mobilidade, soluções que tem apresentado nos mais diversos fóruns. Mas hoje o debate é outro, é o anunciado plano de expansão do Metropolitano, pelo que vou colocar algumas questões que do nosso ponto de vista são merecedoras de reflexão. -----

----- Para lá da pompa e circunstância que acompanham sempre anúncios deste tipo, sobra muito pouco: afinal a expansão traduz-se na concretização de uma linha circular entre o Cais do Sodré e o Campo Grande, na construção de duas novas estações (Estrela e Santos) e a aquisição de material circundante novo. Foi já aqui referenciado, por diversos oradores, o erro técnico desta opção, pelos recursos que irá consumir, quer pela necessária obra no Campo Grande quer pelos custos do percurso escolhido, pelos graves transtornos para os que se deslocam nas atuais linhas Amarela e Verde, pelos necessários transbordos a que vão ser obrigadas as populações nestas linhas, como testemunharam aqui hoje, nomeadamente no tempo de intervenção do Público, e isto para além destes aspetos negativos, esta expansão não acrescenta nada de significativo à Rede de Metro existente. -----

----- Mas gostaria sobretudo de assinalar que a solução proposta agora pelo Governo implica o adiamento da expansão da rede para a Zona Ocidental, já de si muito carenciada de transporte público. As populações de Campo de Ourique, Ajuda e Alcântara continuarão privadas deste importante meio de transporte, embora o Governo, em manobra meramente demagógica, e em face do descontentamento

manifestado nessas freguesias, tenha anunciado a expansão da linha vermelha até às Amoreiras, sem estudos adequados, datas de início ou investimentos alocados. -----

----- Este anúncio tem um paralelo na proposta eleitoral e demagógica, também já agora aqui referida pelo Senhor Deputado que me antecedeu, da atual candidata pelo CDS/PP à Câmara de Lisboa, Assunção Cristas, de 20 novas estações para o Metropolitano (promessas também apresentadas pelo PS, há 8 anos, e também em campanha eleitoral), Mas a memória ainda recente lembra que aquela candidata fez parte de um Governo que mandou parar a obra de alargamento de Arroios, no quadro de uma política de cortes nos transportes públicos, acarretando a perda de qualidade nos mesmos, visando criar condições para a sua privatização. -----

----- Para o PCP dever-se-ia dar prioridade à expansão da linha Vermelha até Alcântara, e não a expansão agora proposta, que vai exigir avultados investimentos para transformar a atual rede numa rede circular, que, no fundo, vai continuar a beneficiar a zona central da cidade, em detrimento das suas periferias.-----

----- A discussão em torno da expansão do Metro não nos deve fazer perder de vista as condições atuais e a contínua degradação: há carruagens paradas porque não se contratam trabalhadores em falta na manutenção, não há investimento no material sobressalente necessário, os maquinistas continuam, após um ano, sem iniciar formação, há falta de trabalhadores em diversos sectores. Lembro também, porque foi objeto de um debate nesta assembleia, por isso é que vou frisar apenas este caso, embora hoje também já tenham vindo aqui exemplos de outras estações, portanto, lembro do debate que houve nesta Assembleia e de recomendações sobre a situação degradante das estações Anjos e Intendente (Arroios vai finalmente encetar obras! Conforme sabemos.), e sobre as quais não se fez qualquer intervenção.-----

----- Reestruturar e expandir o Metro não deve ser encarado de forma avulsa, ao serviço de manobras eleitorais: a definição da rede do Metropolitano não pode ser desligada do necessário investimento na rede ferroviária nacional, neste caso mais específico que foque apenas a modernização da Linha de Cascais e de outras medidas estruturantes que garantam a ligação aos concelhos limítrofes, ou a definição das ligações rodoferroviárias entre as duas margens do Tejo. -----

----- Finalmente algumas notas sobre a importância do alargamento e expansão do Metro, enquanto parte de uma estratégia Metropolitana de transportes públicos. As empresas públicas de transportes, em particular o Metro, que hoje debatemos, assumem um papel determinante para a definição e implementação de uma verdadeira política de transportes públicos à escala Metropolitana, que vai para além da cidade de Lisboa, embora o inegável peso que esta tem no plano económico, social e de mobilidade. Um serviço público de transportes que serve áreas para lá das fronteiras do município tem que ser gerido tendo em conta os interesses dos outros municípios e dos utentes que se deslocam diariamente nesses transportes. -----

----- Neste contexto, é lamentável que o Governo tenha abandonado a ideia de ligação de Loures à rede do Metro, defendida em 2009, quando o PS detinha a presidência desse município. Em nosso entender esta é uma expansão que deve ser considerada nos investimentos públicos, e é mais um exemplo da necessidade de uma resposta

Metropolitana, enquadrada com as prioridades nacionais e coordenada com as necessidades de cada município. A questão dos transportes públicos é uma questão de cariz supramunicipal, na sua discussão devem ser envolvidos todos os órgãos e populações da área Metropolitana, portanto, a importância que deve ter a discussão e todo este debate também já foi aqui hoje sobejamente dita por outros oradores. Por isso, continuamos a defender a existência de uma Autoridade Metropolitana de Transportes, no seio da Assembleia Metropolitana de Lisboa, que é capaz de dar uma resposta eficiente às necessidades específicas das populações, em matéria de mobilidade e transporte e definir, a partir desse diagnóstico, uma política de transportes comprometida com respostas de serviço público, objetiva e universal. -----
----- Infelizmente as decisões foram tomadas sem articulação com as entidades com competência nesta matéria, nomeadamente o Conselho Consultivo do Metro e as entidades que o integram, como a Área Metropolitana de Lisboa.-----

----- Por isso, daqui exorto o Senhor Presidente da Câmara a usar os meios ao seu alcance, no quadro da Área Metropolitana, para uma reversão destas decisões. Também seria bom que os deputados municipais fossem totalmente esclarecidos das opções tomadas, das causas que justificam a expansão da rede em determinada direção, em prejuízo de outras mais consentâneas com os interesses dos lisboetas e de quem aqui trabalha. Nesse sentido, os eleitos municipais também têm direito aos estudos, nomeadamente financeiros, que suportam as decisões tomadas e que impactos vão trazer para a população que servem. -----

----- Pela nossa parte continuaremos, como sempre fizemos, a intervir por uma rede eficaz de transportes públicos, com uma oferta adequada e preços atrativos, em resumo para melhorar a vida na cidade! Obrigada.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhora Deputada, houve aqui um pequeno lapso dos serviços na contabilização do tempo, o que significa que este tempo que está aqui ainda disponível PCP já terá sido gasto em parte, mas de qualquer maneira também não temos mais inscrições, não há problema. -----

----- **O senhor Deputado Municipal Luís Newton (PSD)**,apresentou um vídeo e no uso da palavra fez a seguinte intervenção:-----

----- “Senhora Presidente, muito obrigado, Senhor Presidente da Câmara, Senhores Deputados, Senhores Vereadores aqui presentes. Um agradecimento também especial aos Convidados, que nos trouxeram aqui uma visão mais técnica sobre aquilo que são os desafios da expansão da Rede de Metropolitano em Lisboa.-----

----- O ponto que eu vos queria trazer que cá hoje é o ponto pelo qual me tenho batido nos últimos tempos, que está diretamente relacionado não com a dimensão total daquela que é a visão da expansão, mas aquilo que é para nós e pelos vistos também

para o Governo, a questão da definição de prioridades, ou seja, de que forma é que nós vamos condicionar os próximos 5 a 7 anos de investimentos em termos de políticas de mobilidade na cidade de Lisboa e é também nesse sentido para ajudar um pouco a tornar mais gráfica e mais visível aquela perspetiva que temos sobre a visão estratégica para a Cidade que o então gostava de poder passar o vídeo agora e pedia apoio à equipa técnica que me... Já posso?-----

----- (Neste Momento foi passado o Vídeo apresentado pelo Senhor Deputado Municipal Luís Newton) -----

----- **O senhor Deputado Municipal Luís Newton (PSD)**, no uso da palavra prosseguiu com a sua intervenção:-----

----- “Senhor Presidente, a ideia subjacente à apresentação que acabei de efetuar prende-se com uma noção fundamental no âmbito daquilo que é a Gestão Autárquica, em primeiro lugar compreender que a nossa intervenção autárquica tem como grande objetivo o serviço das pessoas, o serviço da comunidade e em segundo lugar que o desenvolvimento de estratégias para esse mesmo serviço tem que ter em conta aquilo que é fundamental na Cidade de Lisboa, que é as pessoas! -----

----- E a questão fundamental aqui prende-se também com um outro aspeto que me parece relativamente determinante, quer do ponto de vista da estratégia de expansão, centrar o objetivo na expansão a Ocidente mais do que um desígnio da própria Cidade de Lisboa é também um objeto num objetivo tático, ou deveria ser um objetivo tático na estratégia que este próprio Executivo Camarário, quis implementar e a questão que se coloca em determinado momento é que expansão e que objetivos existem sem a prévia consulta das comunidades que pretendemos servir, e este é também o grande desafio e a razão pela qual é muito importante este e outros debates, mas que estes e outros debates tenham como objetivo a consequência do próprio debate e não apenas como um momento de espasmo ou de reflexão teórica relativamente àquilo que era o que deveria ser a intervenção na cidade de Lisboa. -----

----- E, portanto, é este o desafio que se deixa, é esta a vontade também do PSD, é que este debate possa servir como ponto de partida de uma reflexão, uma reflexão centrada no objetivo estratégico e fundamental de servir as comunidades, servir mais de 100 mil pessoas dentro da Cidade de Lisboa, que continuam sem qualquer acesso a este mecanismo de transporte público na Zona Ocidental de Lisboa, assegurar a proximidade que elas são as principais entradas da Cidade e com isso também dar continuidade ao grande objetivo que é retirar os veículos da Cidade de Lisboa, mas, sobretudo, sobretudo, Senhora Presidente, qualquer estratégia, qualquer intervenção tem que ser feita ouvindo obviamente as pessoas que mais interessam, que são aquelas que servimos e foi isso que não tem estado a acontecer no âmbito aquela que é a definição de prioridades na expansão do Metro da Cidade de Lisboa. Muito obrigado.”

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Senhores Deputados, eu não disse isto mas antes da Senhora Deputada Cláudia Madeira usar da palavra, lembrar o seguinte, toda esta informação que está hoje aqui a ser veiculada, quer dos nossos Convidados quer as intervenções dos Senhores

Deputados, são naturalmente matéria de reflexão para todos, mas não vamos tirar conclusões hoje porque não é materialmente possível nós tirarmos conclusões imediatas, portanto, eu vou pedir uma transcrição rápida destes Trabalhos e juntar a Informação que veio dos nossos Convidados, no sentido de podermos ter um dossier sobre o qual se possa trabalhar, eventualmente a Assembleia depois possa haver uma ou várias propostas de deliberação sobre esta matéria, com base na informação que estamos hoje aqui a recolher. -----

----- Portanto, não pedi a Relatores, porque basicamente o que é preciso é juntar esta informação e depois veremos com os líderes o que é que querem fazer, mas em todo o caso é importante lembrar a todos os Senhores Deputados que esta Debate não é apenas uma troca de impressões, é um Debate que deverá culminar numa proposta de deliberação da Assembleia Municipal, uma ou mais que uma. -----

----- Muito obrigada Senhora Deputada, desculpe.” -----

----- **A Senhora Deputada Municipal Cláudia Madeira (PEV)**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Obrigada Senhora Presidente, Senhoras Secretárias, Senhor Presidente, Senhores Vereadores, Senhores Deputados e Senhores Oradores convidados. -----

----- “Os Verdes” têm trazido com frequência a esta Assembleia questões relacionadas com o Metro, por considerarmos que é fundamental na rede de transportes coletivos, defendendo que, em primeiro lugar, a prioridade deve ser a melhoria da qualidade do serviço prestado, tendo em vista as necessidades de mobilidade dos utentes da Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- A verdade é que já por várias vezes houve anúncios de milhões para o Metro, mas muito pouco foi feito e os problemas foram-se avolumando. -----

----- Numa primeira fase, é urgente repor as quatro carruagens na Linha Verde e, posteriormente, as seis carruagens após a conclusão das obras de ampliação na Estação de Arroios; é fundamental reparar as carruagens que estão paradas nas oficinas e resolver o problema da falta de acessibilidades, como a construção do elevador na Estação Baixa-Chiado, uma das mais movimentadas e a mais profunda de toda a rede, e é essencial a contratação dos trabalhadores necessários ao bom funcionamento deste serviço. -----

----- Importa ter presente que só se conseguirá reduzir os automóveis que entram na cidade com o alargamento da rede do Metro a áreas da cidade que não dispõem deste modo de transporte, privilegiando a ligação aos nós intermodais, existentes ou a constituir, às linhas de comboios e à rede de elétricos, reforçando-a de modo a propiciar novos e fáceis transbordos para os utentes dos transportes coletivos de Lisboa e dos concelhos limítrofes. -----

----- No entanto, de acordo com o plano apresentado pelo Governo, está previsto o prolongamento da Linha Amarela do Rato ao Cais do Sodré, com duas novas estações na Estrela e em Santos, obras que ficarão concluídas entre 2021 e 2022. Este prolongamento ligará as linhas Amarela e Verde, transformando-se numa única linha circular. -----

----- Face ao descontentamento da população da Zona Ocidental da cidade, que continua sem Metro, o Governo anunciou também o prolongamento da Linha Vermelha com duas estações nas Amoreiras e em Campo de Ourique, mas sem qualquer previsão de data, sem estudos e sem investimentos previstos. -----

----- Para Os Verdes, esta proposta do Governo apresenta opções erradas, pouco acrescenta em termos de melhoria da cobertura da rede e é contestada do ponto de vista técnico. -----

----- Também seria suposto que a Área Metropolitana de Lisboa e as autarquias servidas pelo Metro se tivessem pronunciado, e isso não aconteceu. -----

----- É um facto que a rede atual se encontra desequilibrada, abrangendo maioritariamente a metade central e oriental da cidade. Para haver equilíbrio, o futuro prolongamento deve dirigir-se para ocidente, isto é, procurar novos passageiros, e convergir, por exemplo, com os transportes suburbanos e as estações da CP. -----

----- Com esta proposta, que não vai ao encontro das necessidades de mobilidade dos utentes, a população da Zona Ocidental continua, erradamente, mais uma vez à espera do Metro. Perante a oportunidade de ligar esta zona da cidade através do Metro, o Governo opta novamente por nada fazer em relação a isto e, ao longo de todos estes anos, Alcântara permanece inacessível, sem se conseguir perceber a razão. -----

----- Esta proposta tem ainda outro problema que é obrigar a população servida pela Linha Amarela, do Campo Grande até Odivelas, a mais um transbordo no Campo Grande para chegar ao centro da cidade. -----

----- Também a ligação de Loures à rede do Metro continua a ser adiada, não aparecendo sequer como prioridade ou objetivo. -----

----- Além disso, a eventual criação de uma grande linha circular com origem no Cais do Sodré, apresenta um conjunto de inconvenientes e põe em causa o equilíbrio da rede como uma malha estrutural de mobilidade na cidade, comprometendo o seu crescimento futuro. -----

----- Um dos atuais constrangimentos da rede do Metro é a estação Cais do Sodré, que é um dos pontos de interface de maior tráfego da rede, e que faz correspondência com a linha de Cascais e com os barcos da Transtejo. -----

----- A linha de Cascais é um eixo de grande tráfego, com comboios de capacidade muito superior aos do Metro, pelo que interessaria diversificar os pontos de correspondência para que os passageiros pudessem escolher o mais adequado. A proposta apresentada manteria concentrada num único ponto, a correspondência entre a linha de Cascais e o Metro, não resolvendo, antes agravando, o atual constrangimento. Isso já não acontece com a linha de Sintra, que tem várias correspondências com as quatro linhas do Metro. -----

----- Também por este motivo, seria claramente uma melhor opção o prolongamento a Alcântara, passando a haver duas correspondências com a linha de Cascais e possibilitando aos passageiros, oriundos de Cascais escolherem a estação de Alcântara ou do Cais do Sodré, em função do seu destino. -----

----- E teria a vantagem de o Metro se prolongar para uma zona nova da cidade, captando novos utentes, nomeadamente na Estrela e em Alcântara, onde se situam

vários empregos e zonas de lazer. Aliás, após a desconexão da Rotunda/Marquês de Pombal, em 1995, a expansão prioritária então considerada era a ligação a Alcântara. -

----- Mas esta proposta do Governo tem mais inconvenientes: -----

----- É de mais difícil orientação para os utentes.-----

----- Em termos de operação, ao deixar de haver terminos, será mais difícil gerir os intervalos e os horários do Metro, com consequências na regularidade e na pontualidade. -----

----- Para os maquinistas, uma linha circular implica uma condução mais monótona, sem pausas e mais cansativa, o que é negativo para a segurança.-----

----- Para o material circulante, uma linha com estas características desequilibra o desgaste das rodas, uma vez que as curvas são praticamente todas no mesmo sentido, obrigando a custos acrescidos de manutenção. Aliás, não é por acaso que muito poucas redes de Metro têm linhas circulares, sendo o caso mais relevante o do Metro de Londres, que decidiu reconfigurar a sua antiga linha circular. -----

----- A criação de uma linha circular terá também custos muito elevados, particularmente na reconfiguração das linhas na estação Campo Grande. Por outro lado, a rede passará a ter uma carga de passageiros muito desequilibrada, com a linha circular e a linha Azul com os tráfegos mais elevados, enquanto as linhas Vermelha e a Amarela terão um tráfego muito mais reduzido, comprometendo, de forma irreversível, um futuro crescimento equilibrado da Rede de Metro. -----

----- Perante isto, convém reconhecer que os custos de investimento da expansão da Rede de Metro são muito elevados e, por isso, as opções devem ser bem ponderadas para que uma relação custo/benefício possa ser otimizada. Não pode haver uma apressada decisão política, sem um válido suporte técnico. -----

----- Por tudo isto, para Os Verdes, é lamentável que depois do desinvestimento que tem afetado o Metro, se canalize o investimento para opções erradas, como é o caso da linha circular, que é mais dispendiosa, apresenta dificuldades técnicas e não faz falta, além de estar longe de responder às necessidades de mobilidade da população, adiando, mais uma vez, a expansão da rede para a Zona Ocidental da cidade, que esse sim, deveria ser o caminho. -----

----- É preciso seriedade e coerência e não pode ser o calendário eleitoral a definir o futuro do Metro de Lisboa. Por isso mesmo, este plano deve ser devidamente debatido e pode e deve ser melhorado, em função das reais necessidades das populações.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Muito obrigada Senhora Deputada, como sempre a o Partido Ecologista “Os Verdes” faz um excelente controlo de tempo e, portanto, não foi preciso chamar a sua atenção, usou o seu tempo e muito bem.” -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Ricardo Robles (BE)**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado, Senhor Presidente queria primeiro a agradecer aos nossos Convidados e Convidada do Conselho de Administração do Metro, a Comissão de

Trabalhadores e os 3 Especialistas que nos apresentaram argumentos técnicos importantes para esta discussão. -----

----- Gostava de fazer um ponto prévio sobre o estado dos transportes e, em particular sobre o estado Metro em Lisboa, não é esse o tema do nosso debate, mas temos que tomar decisões sobre o futuro da Rede do Metro, é preciso perceber, de que ponto partimos e o ponto que partimos, sabem vocês, é muito mau, temos uma Rede de Metro que não satisfaz as necessidades da Cidade de Lisboa, quem anda hoje de Metro em Lisboa percebe as dificuldades que é um meio de transporte, que se quer eficaz e pontual e que tantas vezes deixe a gente no cais, sobretudo nos Interfaces, porque não conseguem entrar nas horas de ponta dentro das carruagens e, portanto, este é o estado da arte. -----

----- Depois, temos estações com escadas rolantes que não funcionam, são eternas as avarias em algumas, vocês conhecem-nas, das estações da Cidade de onde é preciso galgar a colina porque as escadas rolantes não estão a funcionar, os tempos de espera, as interrupções sobre a Linha alternada já não vai até ao fim da Linha Azul e da Linha Amarela em determinadas horas do dia, não se percebe bem porquê, porque se houve uma expansão era porque havia necessidade, mas agora deixa de ser necessário chegar lá e, portanto, este é o estado da arte, este é o Metro de Lisboa que temos neste momento. -----

----- Portanto, a urgência das urgências é resolver estes problemas e isso, acho que todos os que estamos aqui presentes, estamos de acordo que é preciso resolver primeiro estes problemas graves do Metropolitano de Lisboa e para isso, é preciso uma voz forte do Município junto do Metropolitano de Lisboa, coisa que não tem acontecido. -----

----- Depois passando para a discussão que temos hoje, porque é importante perceber que os recursos são limitados e é preciso tomar decisões acertadas sobre o futuro da Rede do Metro de Lisboa e porque havendo recursos limitados as decisões que tomarmos agora têm implicações sérias no futuro, a expansão de uma Rede de Metro a faz-se em períodos de décadas, não se faz semestralmente e, portanto, é importante decidir corretamente o que vamos fazer agora. -----

----- Sabemos que já foram cometidos muitos erros no passado na expansão e na definição da Rede do Metro de Lisboa, o Engenheiro Pompeu Santos falou-nos de alguns, a questão da Linha Vermelha, a questão da ligação do Campo Grande ao Aeroporto que seria a mais lógica todas que nunca ficou feita, parte dela, já está praticamente concluída, as opções das estações na Amadora que ninguém percebe bem como é que foram feitas, os cruzamentos de Linhas na Baixa Chiado e os problemas a que assistimos, os problemas técnicos da construção da Linha que se prolonga para Santa Apolónia no Terreiro do Paço, em que todos assistimos àqueles a tempos estranhos em que tivemos que encher o Túnel do Metro para ele não colapsar e portanto, foram cometidos muitos erros, não podemos voltar a cometê-los e o que eu temo é que este erro que foi agora anunciado possa ser o maior erro de este Executivo Municipal e destes 10 anos de Partido Socialista à frente da Câmara e Municipal de Lisboa, é um erro que pode comprometer o futuro por muitos anos e foram cometidos

muitos erros nestes 10 anos, mas este é um erro muito caro e que pode comprometer por muitos anos a mobilidade na Cidade de Lisboa. -----

----- E é curiosa aquela apresentação a que todos assistimos no dia 5 de maio, aquela sexta-feira, em que de manhã eram 4 estações, o Presidente da Junta da Estrela chateou-se porque não queria as estações, o Presidente da Junta de Campolide aplaudiu porque queria 2 estações na sua Freguesia, ou uma delas na Freguesia e outra na Freguesia limítrofe e depois à tarde passadas 2 horas, desapareceram 2 estações, o Presidente da Junta da Estrela voltou a ficar chateado, porque ficou com as mesmas estações que tinha e o Presidente da Junta de Campolide, e bem, ficou chateado porque retiraram as 2 estações que tinham anunciado que iriam fazer e, portanto, percebendo este atabalhoamento no final o que percebemos é que vamos ter uma Linha Circular que vai do Rato ao Cais do Sodré, tem cerca de 2 quilómetros, as Linhas em de Metro, em média, dizem os estudos custou 60 milhões de euros por quilómetro, esta, segundo o que nos foi apresentado, pode chegar aos 100 milhões, não contando com as derrapagens e sabemos bem a capacidade geotécnica dos terrenos no aterro da Boavista, portanto, tudo pode acontecer ali segundo a Lei de Murphy irá acontecer e, portanto, o que são agora 200 milhões, não saberemos o que serão em 2022. -----

----- Portanto, este erro fundamental, este erro crucial que pode estar a ser tomado agora é, acontece e apontamo-lo assim por 2 razões, a primeira é que as zonas que vai servir, Estrela e Santos, são zonas relativamente bem servidas de transportes públicos. Sabemos que há deficiências, que há dificuldades, mas podemos fazer um reforço dos serviços prestados pela Carris, tanto de elétrico como autocarros deve ser feito o investimento nessa zona, deve ser melhorado o serviço de transportes, mas conseguindo fazer essa melhoria aquela zona da Cidade pode ficar bem servida e pode fazer boas ligações às Linhas existentes, tanto o Rato como no Cais do Sodré e, em segundo lugar é um erro crucial e monumental, porque volta a esquecer uma zona da cidade que é a Zona Ocidental e que precisa tanto de transportes públicos de qualidade. É uma zona esquecida, há 2 semanas estava na Ajuda, falei com algumas pessoas e 2 senhoras disseram-me, “sabe quando nós vamos a Lisboa quando precisamos de ir a Lisboa” e, portanto, estão na Ajuda e referem-se o Centro da Cidade como Lisboa e, portanto, a dificuldade que têm em chegar ao Centro da Cidade fá-las ter uma perceção de que aquela Cidade ali não é Lisboa.-----

----- Um outro exemplo, como os alunos do Pólo Universitário da Ajuda que tem aos até às 10 e meia e que saem a meio da última aula, porque o último autocarro e às 10 da noite e, portanto, veem-se os alunos a levantar-se durante a aula, o Professor a tentar perceber se consegue terminar a aula com quórum ou não porque não há autocarros para os últimos alunos do Pólo da Ajuda, isto não é uma cidade moderna, Senhor Presidente, não é uma cidade a que se do século 21, os alunos não poderem estar na Faculdade até ao final da aula, isto não se percebe que tem que haver soluções. -----

----- E ouvimos com atenção a intervenção do Partido Socialista sobre esta matéria e não nos apresentou uma boa razão para defender esta expansão, aliás, apresentou uma disse, é uma expansão para zonas não servidas da Cidade, bem, zonas não servidas na

Cidade é muito ambíguo, porque estamos todos aqui de acordo que Monsanto é uma zona não servida da Cidade e não precisa de Metro, pode então precisamos de saber se a zona não servida, tem alternativas e se tem população, como disse, a Estrela e Santos têm população e está relativamente bem servida, mas pode ser melhorada com investimento da Carris. -----

----- A Zona Ocidental é que está mal servida e tem população, e dou os parabéns pela apresentação do Presidente da Junta da Estrela que fez, porque reflete exatamente isso a necessidade, o esquecimento daquela zona da cidade durante tantos anos e que vai continuar esquecida durante a próxima a próxima década, pelo menos. -----

----- E, portanto, para terminar gostaria de dizer que o Bloco de Esquerda acha que esta decisão é tão importante que merece uma reflexão profunda, não só de técnicos para nos ajudarem na decisão, mas de envolver a população e é essa a proposta que faremos para deliberar nesta Assembleia. -----

----- As maiorias absolutas de Lisboa perante a sua autossuficiência, nunca quiseram ouvir a Cidade e sobretudo não quiseram ouvir nos momentos mais importantes e este é um momento fundamental da Cidade, compromete a Cidade, a mobilidade da Cidade, a estratégia de transportes públicos da Cidade para os próximos longos anos e não deve ser tomada uma decisão destas, não deve o Senhor Presidente da Câmara assinar por baixo um despacho, um projeto do Governo não o contestando e não avaliando e não ouvindo, sobretudo as pessoas de Lisboa, os lisboetas têm que ser consultados, temos que os ouvir, temos que os perceber se acham que isto é uma boa solução ou se não é e, portanto, se se sentem representados numa decisão desta importância ou não e, por isso, apresentaremos essa proposta, que seja aberto um grande debate público, ainda vamos a tempo de o fazer, estes projetos estão em cima da mesa, ainda não começaram e, portanto, a Cidade merece discutir esta opção.”-----

----- **O Senhor Deputado Municipal Miguel Santos (PAN)** no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhora Presidente, Senhores Secretários, Senhores Vereadores, Senhor Presidente da Câmara, colegas Deputados Municipais. -----

----- Queria fazer um agradecimento especial, obviamente, a todos os Convidados para esta Sessão, que nos vieram trazer conhecimento, perspectiva, valores, para pensarmos de forma mais completa toda esta situação relativa à expansão do Metro. -----

----- Eu creio que será do mais elementar bom senso que, perante o tempo em que vivemos, a situação económica do país, o investimento que vai ser feito possa ser para o máximo bem comum de toda a população de Lisboa e, portanto, não me parece muito razoável que o investimento que, em boa hora, de quase 300 milhões de euros que o país está preparado para fazer na Cidade de Lisboa possa ser aplicado na zona de Lisboa que melhor está servida de transportes e, portanto, não só a utilização do grosso do dinheiro na Zona Central, na Circular, na nova Circular me parece despropositado relativamente à utilidade, como ainda ouvimos de vários técnicos, a opinião de que levanta algumas considerações de ordem técnica que não estão minimamente esclarecidas, porque ao que o consegui perceber é que a Linha Circular é excelente, quando circulam os comboios. Quando os comboios não conseguem circular a Linha

Circular é uma dor de cabeça que a traz bastantes problemas a dezenas de estações da Cidade, portanto, esta questão fundamental de estar a aplicar a cerca de 300 milhões de euros à zona melhor servida de transportes da Cidade já à partida me parece errada. ---

----- Para mais quando nós temos ainda sem pensar na expansão mais completa, temos zonas a entre o Vale de Alcântara e o Vale de Chelas, digamos, o núcleo central da Cidade de Lisboa, questão por densificar em termos de transportes, quanto mais tempo é que nós vamos continuar a considerar os bairros de Campo de Ourique, Campolide como zonas quase exteriores a Lisboa, porque é que devemos considerar que, perante a remodelação que está a ser feita no Urbanismo da Cidade aquelas zonas podem continuar a ter segundas filas, terceiras filas de estacionamento e não consideramos a introdução do Metropolitano e a possibilidade de começar a tirar carros da cidade e dar aos moradores uma alternativa, aos moradores e às pessoas que queremos que voltem para Lisboa, temos meio milhão, temos infraestruturas para 1 milhão de pessoas, ou mais, então, porque é que não criamos em toda a cidade, as infraestruturas de mobilidade para que as pessoas possam vir para Lisboa. -----

----- Esta questão da Zona Ocidental que, felizmente foi consensual com a maior parte dos Deputados que falaram até agora, eu creio que creio que é crítica, se pensarmos neste número de ter 300 milhões de euros, ou perto disso, para investir na densificação de uma Zona Central da Cidade entre o Vale de Chelas e o Vale de Alcântara, eu creio que esta opção da Linha Circular, não é certamente a melhor opção. -----

----- Para além disso, como também já foi aqui referido, existe a questão da ligação a Loures que permitiria tirar da Cidade mais dezenas de milhares, ou sabe-se quantos carros a poderiam também ser eficazmente retirados, portanto, eu creio que não só pela questão do benefício para o bem comum dos lisboetas, não só pelas questões técnicas que ouvimos já hoje, estas opções devem ser repensadas, acho importante densificar a Rede do Metropolitano dentro do núcleo principal da Cidade de Lisboa e posteriormente fazer as ligações para além do Vale de Alcântara e do Vale de Chelas, é prioritário também me parece a ligação a Loures. -----

----- Vi com surpresa a questão da Ligação Ocidental ao Aeroporto, realmente por vezes, são tomadas opções que aquele ditado “há razões que a razão desconhece” se aplica bem e esta parece ser uma delas e, portanto, há muita, há muita situação em que realmente a deve ser feito o investimento, na Circular se um dia se arranjam alternativas para os problemas técnicos que ela tem, eu acho que conceptualmente e do ponto de vista do bem-estar ou da facilidade dos utilizadores na Baixa é uma ideia ótima, eu fico maravilhado com a possibilidade de ter de ter o Metropolitano de 3 em 3 minutos, mas é caso para dizer, por favor, pensem nas prioridades, pensem no máximo benefício do bem comum para todos os lisboetas. Muito obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal,** no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ A Mesa informa que depois do Senhor Deputado Vasco Santos tem mais duas inscrições, uma do CDS-PP e do Senhor Deputado Independente José Aberto Franco nesta 1ª ronda e temos uma inscrição do Partido Socialista para a 2ª ronda.” -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Vasco Santos (MPT)**, no uso da palavra, fez a seguinte intervenção:

----- “Muito obrigado, Senhora Presidente, Mesa, Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, já está na sala, Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, restantes Vereadores, Caros colegas Deputados e restantes presentes. -----

----- Em primeiro lugar, queria saudar a realização deste Debate sobre a expansão do Metropolitano de Lisboa, mas queria, também quero salientar e isso também de faço a minha *mea culpa*, porque tive na Reunião da Conferência de Representantes em que este Debate Específico foi e feito o seu desenho, se calhar, o tema deveria ter sido um Debate Temático alargado à população e disto é revelador que dos 5 intervenientes nas intervenções do Público 3 foram sobre o Metropolitano, por isso, este Debate não é claramente o mais indicado para o tema em discussão já que é um tema que vemos que notamos que devia ter tido uma abordagem mais alargada, é só uma pequena nota para todos melhorarmos sem outro tipo de considerações. -----

----- O Metropolitano de Lisboa é o meio de transporte estruturante da Cidade, essencial no pulsar da vida de Lisboa, em Lisboa, ou de Lisboa. Os últimos anos têm sido caracterizados por uma diminuição nos serviços, com diminuição da frequência criando nas horas de ponta um autêntico pandemónio. Para não falar das constantes avarias. -----

----- O anúncio pelo Governo do Plano de Expansão da Rede até 2021 colocou na agenda política a necessidade de pensar este meio de transporte, o investimento no Metropolitano é um investimento estruturante para a Cidade que deve ser alvo de consenso e não deve estar ao sabor das mudanças políticas existentes. -----

----- Desde logo criticamos a falta de ambição no horizonte do Plano, planear o Metro em Lisboa a 5 anos é claramente falta de visão. Deveria ser realizado um plano de visão para o Metropolitano 10/15 anos ou mesmo uma visão continuam sem limite de tempo. -----

----- De considerar também que que a visão de mobilidade em Lisboa, com melhores ligações a outros a outros transportes públicos e a outros Interfaces de mobilidade com, por exemplo, a articulação com eventuais a futuros parques dissuasores, não esquecer também uma visão ao nível do apoio ao turismo e da mobilidade turística, já que Lisboa é uma Cidade que segundo este Executivo tem sido, tem melhorado e tem sido uma Cidade que está que está cada vez a mais na moda ao nível do turismo, e ainda bem, também poderemos adequar os nossos transportes para melhorar essa mobilidade sem nunca esquecer os que cá vivemos cá trabalham. -----

----- Defender e que as novas definições de expansão da rede de transportes em Lisboa sejam, tenham a participação ativa da Área Metropolitana de Lisboa e da Câmara Municipal de Lisboa e com um Debate Público profundo sobre essa definição para que não se crie estas opiniões que os vários Deputados e os vários intervenientes falaram aqui de uma visão sem ambição. -----

----- Assim o MPT defende que seja efetuado um Plano estruturado para a Rede de Metropolitano, um profundo debate público no que se do que queremos para os transportes públicos na Cidade de Lisboa e na Área Metropolitana de Lisboa. -----

----- Para terminar o MPT defende que um o que, a curto prazo seja efetuado durante um trabalho de investimento de forma a melhorar os níveis de serviço atuais do Metropolitano e que com calma sejam definidas as novas estações e o que se quer para Lisboa, não quisemos trazer aqui que estratégias de mobilidade, ou que destinos das estações, porque isso deixamos para os técnicos e para a população em geral no Debate alargado que já aqui defendemos. Muito obrigado.”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção:-----

----- “Muito obrigado nós Senhor Deputado, e vamos prosseguir, mas informa que a Câmara também se inscreveu para esta primeira volta, no final.”-----

----- **O Senhor Deputado Municipal Diogo Moura (CDS-PP)**, no uso da palavra fez a seguinte informação:-----

----- “ Muito obrigado Senhora Presidente, Senhora Secretárias, Senhor Presidente da Câmara, Senhores Vereadores, Caros Deputados, Caro Público.-----

----- Em primeiro lugar enaltecer a iniciativa de fazermos este Debate por iniciativa do Bloco de Esquerda, mas não só esses cumprimentos não só ao Bloco, mas também à Mesa e depois agradecer também a presença dos nossos Oradores aqui hoje, que nos falar sobre várias vertentes em particular em vertentes técnicas, dizer que esta discussão do Metro é uma discussão muito importante para Lisboa, porque é um dos é um dos mais transportes estruturantes da nossa cidade. Não só pela vertente distribuição mas também pelo seu impacto ambiental reduzido a longo prazo, em detrimento de outras formas de circulação na Cidade.-----

----- É verdade que, durante vários anos, houve um desinvestimento financeiro e técnico e foi por essa opção que o Governo anterior teve que fazer, teve que tomar a opção que teve, teve que optar por um contrato de subconcessão a privados, que previa não só manutenção, mas também o investimento necessário, não só investimento técnico, material circulante mas também nos recursos humanos e, portanto, era uma alteração que iria permitir de sairmos dos parâmetros em que encontramos o Metro de Lisboa.-----

----- Mas centrando na discussão desta tarde da expansão do Metro, a verdade é que nós temos assistido ao longo dos anos, muitos anos, a vários planos apresentados, todos eles nunca são cumpridos e, portanto, vamos mudando os ciclos eleitorais e eles não vão sendo executados, também foram feitos vários estudos e avaliações e, portanto, estudos e avaliações não vão faltando, tendo em conta, temos sempre nos atualizar tendo em conta aquilo que são os fluxos de mobilidade das cidades e também nas dinâmicas das famílias e no êxodo ou não das mesmas e, portanto, o que nós achamos é que se e deve-se exigir uma apresentação de um plano a longo prazo de uma proposta de rede para o futuro, independentemente daquilo que são os recursos existentes e em cada altura, teremos que os analisar, porque eles são, digamos, a base desse dessas intervenções na expansão do Metro, mas, obviamente precisamos perceber de uma vez por todas o que é que o Metropolitano de Lisboa e o Governo pretendem para a Rede de Metro na Cidade, ainda que nos digam que agora a solução é esta ou aquela a curto prazo, tendo em conta os quadros comunitários vigentes e os

Fundos de Financiamento como o BEI, neste momento, é preciso perceber, depois disto para onde é que caminhamos, para analisar o micro temos que pensar e ter conhecimento do macro. -----

----- Este anúncio do fecho em Circular em anel na ligação entre o Rato e o Cais Sodré, ele é importante, mas eu acho que pode gerar e como alguns técnicos também já o afirmaram, vários atrasos nas duas Linhas que agora serão cerzidas e, portanto, aqui nas posições técnicas temos posições distintas e é algo que temos que avaliar e, portanto, eu, em particular, não tenho nada contra esta ligação, contudo, acho que as prioridades, neste momento, deveriam ser outras. -----

----- Lembrando aqui, porque é para isso que estamos aqui hoje, a tivemos aqui a intervenção não só da representante, da Vogal do Conselho de Administração do Metro, mas também dos nossos Oradores que aqui nos ajudaram a clarificar algumas questões. Hoje com disse a Senhora Presidente é uma 1ª fase, uma 1ª etapa, naquilo que será uma discussão mais alargada e mais aprofundada que a Assembleia Municipal poderá fazer sobre a questão do Metro. -----

----- Eu sobre a apresentação que a Engenheira Helena Lucas fez, eu destacava com positiva não só a intervenção que vai fazer na Estação do Areeiro, mas, obviamente positiva a intervenção que vai fazer nos acessos mecânicos da Baixa Chiado, é um problema que tem anos, é um problema que não se consegue resolver, a este problema acresce também a questão dos acessos por elevadores nas Estações de Metropolitano e, portanto, também deixar aqui esta palavra, mas depois é preciso perceber tal como disse ainda agora, qual é o plano a médio prazo que a Empresa e o Governo têm para o Metro de Lisboa, quais é que são as prioridades e eu tentei ver em vários documentos do Metro e não consegui encontrar nada e, portanto, não só perceber o que é que o Conselho de Administração tem definida a médio prazo para o Metro, mas também que diretrizes e que receberam por parte do Governo. -----

----- Depois o Engenheiro Álvaro Costa falou-nos aqui sobre os planos de expansão para Loures, deixou aqui algumas questões, algumas reflexões sobre a das várias ligações e expansões designadamente com Margem Sul do Tejo, parecem pertinentes e acho que devem ser avaliadas e, portanto, posteriormente teremos essa possibilidade com temos acesso aos documentos a e de forma mais sustentada, e depois Engenheiro Santos Silva falamos também aqui nos vários planos que houve durante anos que nada pude de frisar e, portanto, estamos sempre em constante mutação consoante os ciclos, mas também nos deixou aqui algo que me chamou a atenção que são vários alertas técnicos e eu não sendo técnico fiquei preocupado, não sei se a preocupação deve ser assim tão grande ou não, mas, mas acho que vamos ter isto em conta que vamos ouvir mais técnicos que podemos aprofundar aqui uma posição da Assembleia Municipal sobre a expansão. -----

----- E por fim, o Engenheiro Pompeu Santos falou sobre a questão da Zona Ocidental ficar mais uma vez desprovida de Metro, é algo que também nos preocupa e falou em particular da questão de Alcântara que para nós também é cara, quais é que nós consideramos que são as prioridades? Em primeiro lugar começar pelas questões principais da empresa internas, garantir normalizar a circulação das Linhas, as medidas

condições dos recursos humanos, o material circulante e infraestruturas e depois concluir a expansão dentro da Cidade antes de irmos para Concelhos Limítrofes, é primeiro preciso cerzir a toda a malha da Cidade e chegar a todas as áreas da Cidade quando outros operadores de transportes não o façam a e, portanto, pensamos primeiro em e fechar a malha interna do Concelho e depois sim, passar para fora dos limites do Concelho, a expansão para nós é prioritária à ligação entre o Rato e o Cais Sodré, e que todos já aqui falaram, eu penso que há aqui um consenso generalizado sobre as prioridades de expansão para a Zona Ocidental da Cidade, ela está prometida há vários anos e, infelizmente, não tem sido um tem sido cumprida, não só não só porque vai combater também entrada de mais 100 mil carros que vêm desta Zona Ocidental da Cidade, mas que também tem que ser acompanhada como é óbvio que não podemos olhar de forma isolada para o Metro, com uma renovação da Linha Ferroviária de Cascais e aí já estamos a falar de Empresa. -----

----- Depois também chegar ao ponto que justifica a opção do Metro em detrimento de outros operadores de transportes, noutros casos, a ligação com transportes coletivos essencial, pelo que urge estudar e consolidar os Interfaces que já estão qualificados e que muitas vezes não têm saído do papel. Eu também vejo como positiva, um anúncio que é que a Carris fez e porque é o que também já defendi aqui, que é em vez de apostar nos de uma Linha de Metro que faça a ligação da Estação de Santa Apolónia até ao Parque das Nações que se aposte numa Linha de Elétrico à superfície muito menos onerosa e que me parece pode servir a Zona Oriental Ribeirinha, de forma mais eficaz. -----

----- Outra preocupação que acho que nós devemos ter enquanto Deputados Municipais é a questão de cumprimento, porque todos aqui os aprovados ou pelo menos votámos, que tem que ver com o cumprimento dos Planos de Pormenor e dos Planos de Urbanização e no caso em particular que aqui as discutimos mais uma vez que não é prioridade o cumprimento dos Planos de Pormenor das Amoreiras e o Plano de Urbanização de Alcântara, o Plano de Urbanização de Alcântara da parte urbanística está em constante mutação, está em desenvolvimento com podemos ver, mas a parte da mobilidade não acompanha e, portanto, aqui era essencial que houvesse este Interface que mais uma vez, a área da mobilidade neste Plano, como noutros, fica para outras calendas. -----

----- O mesmo se passa com o Plano de Pormenor das Amoreiras, já vimos anúncios da Câmara em que se vão diminuir, em que se vai diminuir uma faixa de rodagem em cada sentido na Rua Dom João V com um pressuposto da maioria dos transportes públicos, com um pressuposto dado na altura pelo Metro que é iria a curto prazo ser aberta ou feita a ligação a uma Estação de Metro nas Amoreiras e o que vemos é que estas alterações que não são só urbanísticas, mas também de mobilidade, em particular, na circulação viária vão-se efetivando e não são acompanhadas por este avanço na oferta de transportes coletivos como foram preconizados na altura da aprovação destes planos e, portanto, mais uma vez, estamos aqui onerar o futuro e não estamos a cumprir com aquilo que foram os planos apresentados pelo menos na perspetiva da mobilidade e da circulação. -----

----- Eu deixava também que algumas perguntas à Câmara porque também era importante saber da parte da Câmara, já ouvimos várias declarações do Senhor Presidente algumas concordo e outras nem tanto, mas é importante também que o Senhor Presidente nos dissesse qual é o diagrama de Rede que pretende para o futuro da Cidade e prioridades é que a câmara defende, sei que a Câmara concorda com esta ligação do Rato/ Cais Sodré mas para os quais serão as próximas prioridades que o Metro e o Governo devem ter para Lisboa e que também que papel influência poderá ter a Câmara nas decisões estratégicas do Metro, tendo em conta a importância que o Metro tem na Cidade. -----

----- Em suma o que nós tínhamos um plano a longo prazo, com prioridades bem definidas, um compromisso a longo prazo que seja abrangente, um largo consenso que é fundamental para que possamos ter vários ciclos eleitorais e que haja um compromisso alargado de vários partido, que sejam obviamente ouvidos os técnicos, porque é essencial e para que se possa qualificar a mobilidade não só pensar no Metro e também com os outros operadores de transportes e também com aquilo que é as competências da Câmara na questão da... Vou já terminar Senhora Presidente. -----

----- Na questão da mobilidade na cidade a aposta em primeiro em terminar e em fechar o ciclo o ciclo das estações dentro da cidade e depois passar para outros concelhos e ter obviamente esta visão de mobilidade integrada e Metropolitana. -----

----- Para terminar eu volto a agradecer as intervenções dos Oradores e depois deixaria outras questões, não irei entrar em pequena política, porque isso fazemos aqui na politiquices que aqui foi feita pelo PS e pelo PCP, nos deixar depois então para um Debate mais alargado, que hoje parece-me que não é o momento tendo em conta a presença dos nossos Oradores. Muito obrigado.” -----

----- **O Senhor Deputado Municipal José Alberto Franco (IND)**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Obrigado Senhora Presidente, Mesa, Presidente de Câmara, Vereadores, Caros Colegas e público. -----

----- Em nome dos Deputados Independentes proponho apenas fazer uma breve intervenção de comentário à problemática que hoje estamos aqui a tratar congratulando-nos por esta Sessão se estar a realizar e nesse sentido, temos todos a agradecer ao Bloco de Esquerda pela iniciativa. -----

----- Já vários Oradores falaram na necessidade de haver um debate alargado sobre a temática da expansão da Rede do Metro e, de facto, é o que estamos a começar a fazer, portanto, houve esta primeira iniciativa, um Debate que foi enriquecido pelas intervenções dos técnicos e há muitas outras perspetivas que eu sei que existem e que também é bom que sejam tidas em conta, portanto, formulando o desejo, o voto de que esta sessão seja o início de um debate mais alargado em que não apenas no plano da Assembleia Municipal, mas relativamente ao resto da Cidade e às Freguesias mais envolvidas nesta problemática, às ocasiões de expressão das preocupações das populações e que isso seja um processo integrado e apelamos à Câmara Municipal, ao Executivo para que conduza, para que lidere esse trabalho em articulação com as Autarquias a nível de Freguesia e que, em particular nesses debates, digamos,

desconcentrados se tome em linha de conta que a decisão final deve ser tomada por quem de direito ou seja pelo Governo, às vezes aqui em algumas intervenções chegou a parecer que estávamos perante opções da responsabilidade do Município, o que não é o caso, portanto, o Município tem um papel importante, mas a decisão em relação à expansão da rede caberá ao Governo, que nos cumpre a nós influenciar no sentido de a decisão ser a mais favorável possível para as populações. -----

----- As decisões a serem tomadas não podem ser exclusivamente numa perspetiva dos fatores de ordem económica e financeira, há outros aspetos que não são tão fáceis de medir, que não têm uma expressão quantitativa tão imediata e que deverão ser tidos em conta numa análise multicritérios que conduza ou que suporte a decisão final. -----

----- Já que estamos a falar do Metro e para dar apenas um breve exemplo, pela negativa, vários técnicos se pronunciaram quanto ao absurdo que foi o desenho do prolongamento da Linha Vermelha desde a Gare do Oriente até ao Aeroporto, em vez da ligação natural e desejável que seria a partir de Alvalade, a partir da Linha Verde como acesso fácil e rápido para os utentes do Aeroporto, não sei se mais alguém aqui na sala sabe, eu tenho conhecimento que, na altura, a opção da ligação ser feita a partir da Gare do Oriente para o Aeroporto se deveu à circunstância de que alegadamente essa ligação poderia beneficiar de Fundos Comunitários que foram utilizados e aproveitados, o que não aconteceria se a ligação fosse pelo trajeto natural, é um exemplo, digamos, um mau exemplo de como análises economicistas precipitadas apenas na ótica dos cifrões e dos euros podem conduzir a opções que não são as mais favoráveis, neste caso para o sistema de transportes em Lisboa. -----

----- Para concluir, gostava só de sublinhar em nome, portanto, dos Deputados Independentes que, para nós, é muito importante que as opções que venham a ser tomadas assegurem a maior densificação da oferta de serviço de Metropolitano na Cidade de Lisboa e a Zona Ocidental de Lisboa, como é patente, foi ignorada ao longo de décadas e é muito importante que as opções que venham a ser tomadas conduzam à criação de serviços de Metropolitano que caminhem para colmatar essa grande lacuna e estamos a pensar não nos visitantes de Lisboa, não nas pessoas que entram e saem em Lisboa, estamos a pensar sobretudo nos residentes, nos moradores, nos munícipes e aqui alguém para ridicularizar falou no Parque de Monsanto, isso realmente só para ridicularizar, porque se pensarmos na Zona Ocidental povoada, se pensarmos nas Freguesias de Campo de Ourique, da Estrela, de Alcântara, da Ajuda aí vivem milhares e milhares de lisboetas que efetivamente podem ter alguma oferta de transportes coletivos de superfície, que tem as limitações e os inconvenientes de agressão ambiental, congestionamento, etc., que todos sabemos e não há oferta de transportes de Metropolitano que esses cidadãos têm direito a vir a ter. -----

----- Finalmente, nesta nossa opção, nesta nossa aposta na ampliação da oferta de serviço de Metropolitano para a população residente em Lisboa, não há aqui qualquer espécie de atitude de minorização dos interesses dos cidadãos, dos munícipes, dos outros Municípios da Área Metropolitana de Lisboa, mas é que é um erro para nós pensar-se no Metropolitano que é um modo de transporte que envolve investimentos pesadíssimos como solução para os acessos às populações dos concelhos limítrofes.

Para isso há outras opções, e o modo ferroviário é aquele que tem vocação para servir situações dessas, em que as características da procura também são pendulares como nós sabemos que não é isso a vocação de um Metropolitano. Muito obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhor Deputado. Agora sim terminaram as intervenções dos Senhores Deputados, se o Senhor Presidente da Câmara quer usar da palavra, tem a palavra.” -----

----- **O Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Muito obrigado Senhora Presidente, Senhoras e Senhores Deputados, eu quero começar por agradecer aos Convidados da Assembleia Municipal a sua participação neste debate, que é, de facto, um debate importante porque estamos num momento de viragem na política de transportes no País. -----

----- Gostava de recordar os Senhores Deputados de que este Debate ocorre num momento em que passaram 8 anos desde que foi tomada a última decisão de expansão do Metropolitano de Lisboa e passam cerca de 15 anos desde a última vez que o Governo tomou uma decisão de expansão do Metropolitano dentro do Concelho de Lisboa e por isso os Senhores Deputados podem ter as opiniões que entenderem, que é totalmente legítimo, é normal, aliás, mas gostava de salientar previamente este facto, nós estamos a ter hoje um debate sobre a forma de expansão, sobre o conteúdo da expansão. Agora este debate ocorre porque antes deste debate, houve uma primeira opção da Câmara de Lisboa e do Governo Nacional de investir no transporte público, de investir no Metropolitano de Lisboa e de investir na expansão do Metropolitano de Lisboa, isto é a primeira vez em 15 anos que acontece. -----

----- Este debate é, e este ponto é um ponto que não é demais frisar, porque este não é um debate banal da nossa vida política, volto a frisar, há muito tempo que a Cidade de Lisboa não tinha a oportunidade de ter um debate tão estratégico como este em matéria de transporte pesado, 15 anos foi a última vez que o Governo tomou a decisão da expansão do Metropolitano e para aqueles que se recordam a expansão que levou o do Oriente até ao Aeroporto. -----

----- Este debate também mostrou algo revelador por parte de alguns partidos aqui presentes, em primeiro lugar, quero saudar o Deputados Luís Newton, do PSD, por no fundo nos ter mostrado aqui uma aparição de um PSD bom, isto é, um PSD que, finalmente, se junta àqueles de quem elege a redução dos veículos à entrada cidade de Lisboa com o objetivo de política pública para a Cidade, muitas vezes não assistimos a isto no debate de política na Cidade, mas é bom registar este facto porque é um facto com a importância. -----

----- Quero também registar a posição incómoda do CDS neste debate, posição incómoda porque verdadeiramente o CDS foi fruto porventura, talvez da época da Visita Papal de uma conversão rápida, uma conversão rápida porventura, talvez excessivamente rápida, para quem há tão pouco tempo zurzia no investimento público, defendia a privatização do Metro, concedia numa operação de destruição serviço

público de um momento para o outro, assim por aparição converte-se no que é um defensor de uma expansão sem precedentes na história do Metropolitano de Lisboa, como digo, é uma conversão bem-vinda, bem-vinda mas talvez demasiado rápida para ser credível, para que possamos ter que uma convicção, uma certeza sobre a convicção do CDS desta matéria. Mas permitam-me também que este debate mostrou uma certa tendência para a hipérbole do Deputado Ricardo Robles porque a classificação deste projeto como o maior erro da década do Executivo Socialista, Oh Senhor Deputado, isso é um tudo-nada para o exagerado, maior erro seria, maior erro de um Executivo seria se nós alguma vez tivéssemos hesitado sobre a defesa do serviço de transporte público de passageiros na cidade de Lisboa, erro estratégico seria se nós tivéssemos abdicado de ter a Carris pública, erro estratégico seria se nós tivéssemos abdicado do investimento no Metropolitano de Lisboa, isto não é um erro estratégico, isto é um debate sobre uma opção de fundo da expansão do Metropolitano que, como digo, é possível, porque estamos neste momento com uma coisa boa em cima da mesa, que nunca é demais sublinhar, boa. Nós estamos a discutir uma coisa boa para a cidade de Lisboa, que é a expansão do Metropolitano de Lisboa! -----

----- Quero ir de forma direta aos 6 pontos fundamentais que aqui foram colocados, primeiro lugar, um ponto prévio que é antes de discutirmos a expansão devemos investir na melhoria da operação do Metro que se degradou muitíssimo, totalmente de acordo, aliás, foi a batalha principal posso hoje dizê-lo da Câmara Municipal de Lisboa no Debate do Orçamento de Estado para este ano, foi o debate e foi a batalha que nós travámos dentro das opções que o Governo e a Assembleia da República tomaram em Sede de Orçamento foi considerar a nossa prioridade é repor o orçamento do Metro, ganhar no orçamento do Metro para que o Metro possa repor a sua capacidade de operação, isso para nós foi da maior importância e é por esta razão que o orçamento do Metro, o orçamento de investimento do Metro este ano é diferente. -----

----- O Senhor Deputado Ricardo Robles diz, “mas a voz do município não se fez ouvir”, oh Senhor Deputado, fez-se ouvir e de tal forma se fez ouvir o Senhor Deputado tem este ano no Metro um orçamento muito diferente daquele que teve nos anos anteriores, foi por intervenção, foi por defesa do Município de Lisboa, aliás, posso dizer que foi, aliás, a principal batalha que a Câmara de Lisboa travou no Orçamento de Estado para 2017, foi a batalha do investimento no Metropolitano de Lisboa. -----

----- Ora, esta batalha já está a trazer resultados, que é a recuperação gradual da operação do Metro, que ainda está longe daquilo que é o necessário e o desejável na Cidade, mas que já é visível e quero deixar aqui uma saudação às Administrações do Metropolitano de Lisboa e o Governo pelo esforço que têm feito, porque é relativamente fácil destruir, é bastante mais difícil recuperar e nós só no final deste ano é que teremos o número de carruagens disponíveis reparadas, isto é, nós é que conseguiremos recuperar as carruagens necessários para uma operação normalizada, porquê? Porque o nível da degradação foi tão grande que a quantidade foi tão grande que demora tempo a fazer essa recuperação. -----

----- Claro que agora coloca-se pois uma questão adicional, que é a questão da contratação dos maquinistas que são essenciais para a operação, depois de uma perda de centenas de trabalhadores. O que eu digo é o seguinte, este é um elemento de prioridade, como é prioridade a recuperação da funcionalidade das estações, como é que é prioritário aquilo que foi anunciado de investimento nas estações de Arroios, de Baixa-Chiado, do Areeiro, Colégio Militar, Olivais, isto é, a melhoria da operação da Rede como ela está. Prioridade, sim, essa é a primeira, agora, isto não colide com o debate sobre a expansão, eu gostava de ir responder à crítica, talvez mais importante, que é crítica que foi verbalizada pelo PCP e depois secundada por outros partidos, que é que esta opção do fecho da Linha Circular não serve ninguém, no fundo, é uma operação, é um investimento relativamente irrelevante, que se podia dispensar, ou outros Deputados dizem “Bom, mas este é um investimento feito sobre zonas que já têm uma boa densidade de transporte público”, os outros Deputados dizem “que isto é uma solução que já está em zonas bem servidas” e outros Deputados dizem “que isto são em zonas que não têm maior densidade populacional” e, no fundo que este investimento da Linha Circular é um investimento que não tem relevância do ponto de vista da operação, esta talvez a crítica mais importante e é talvez aqui que eu acho que deve ser a resposta mais clara, eu acho que esta crítica está errada, profundamente errada, eu acho que esta opção que é feito em matéria de investimento é uma opção verdadeiramente estruturante para o funcionamento do Metro, é estrutural para o funcionamento do sistema de Metropolitano de Lisboa e pela primeira vez, pela primeira vez em muitos anos, corrige-se uma opção e um erro foi a expansão sempre sistemática em Linha após Linha, cadeia após cadeia e entra-se por uma opção de um funcionamento integrado e articulado de um sistema de Metropolitano que vai ter uma verdadeira capacidade de distribuição na cidade de Lisboa. -----

----- Os seus estados dizem “mas há zonas da cidade, não é aqui que está a maior densidade populacional”, mas é aqui que estão os grandes fluxos de circulação, é aqui que se cruzam todos os principais fluxos de circulação do transporte público na Cidade de Lisboa, porque senão reparem, o erro, reparem só dos vários erros de conceção que foram contados no nosso sistema de Metropolitano, reparem só no seguinte: hoje o principal ponto de chegada e de utilização de passageiros do transporte público da Cidade de Lisboa, que é o Cais Sodré, para o principal ponto de destino de trabalho, de emprego na Cidade de Lisboa, é preciso fazer um transbordo após a primeira estação. É, aliás, isto que justifica os problemas que nós temos tido e a importância das obras na estação de Arroios, é precisamente este o problema, porque grande parte das pessoas que precisam fazer um transbordo dada a configuração da Linha ser a Linha Azul, ora o que este investimento vai fazer é precisamente criar um mecanismo com que o principal ponto de chegada e de utilização do transporte público de passageiros seja servido de imediato para a principal zona de emprego da cidade. Isto não se destina a servir só ou principalmente os residentes que estão neste Estrela, ou que estão na Dom Carlos, ou que estão nessa zona ribeirinha, embora gostava de alertar os Senhores Deputados para que estivessem atentos para o fortíssimo aumento de emprego está a localizar em toda a Zona Ribeirinha, do Cais Sodré até Alcântara, é

uma das principais zonas de crescimento de emprego na Cidade de Lisboa e que vai ser servida por este investimento, mas, para além destas pessoas, para além destas pessoas, volta a frisar, este investimento tem esta importância estratégica de permitir com que o sistema de mobilidade global na Cidade de Lisboa funciona muito melhor, porque cruza todas as operações, cruza todas as Linhas e funciona como um eixo de distribuição, diria mesmo que é uma decisão de uma opção estrutural e não uma decisão de expansão de mais uma Linha, mais uma estação, mais uma operação que, no fundo depois não permite otimizar e resolver o funcionamento do Metropolitano de Lisboa. -----

----- Dizem depois os Senhores Deputados, e dizem também várias vezes, mas esta solução tem desafios técnicos, levanta desafios técnicos, levanta exigências, sim, naturalmente, que tem que ser ultrapassadas, que têm que ser resolvidas, dizem os seus dizem os Senhores Deputados “bom, mas esta solução só funciona se houver investimento no Metropolitano e se houver investimento forte no material circulante o Metropolitano”, claro que sim! Mas nós já sabemos, ou há uma prioridade de aposta no serviço de transporte público ou o transporte público colapsa na cidade de Lisboa! Mas isso é assim, peço desculpa, com qualquer traçado, qualquer Linha, seja ela redonda, seja ela triangular, seja ela quadrangular ou seja ela em quadrados, faça ela um pentágono, se um Governo decidir não investi no transporte o transporte público pura e simplesmente não funciona, sabemos bem o que é isso em Lisboa e sabemos bem, precisamos de investimento o transporte público, agora, o que é não desvalorizemos o que é a importância de podermos ter um meio de transporte que pode funcionar a alta velocidade, isto é com curtíssima intervalo, a cobrir as principais zonas de emprego e de Interface a Cidade de Lisboa, porque é precisamente o que esta Linha vai poder fazer! Vai poder fazer é com um curto espaço de tempo, fazer com que as pessoas possam acreditar que o Metro é verdadeiramente a sua solução de mobilidade dentro do interior da Cidade de Lisboa, vai exigir investimento, sim, em mais material circulante, em mais maquinistas, numa operação diferente do Metropolitano de Lisboa, sim, naturalmente, mas com franqueza, se não houver vontade política nenhuma solução funcionará, nenhuma expansão vale a pena, nenhuma solução técnica interessa propriamente discutir. -----

----- A quarta questão é a questão da oposição ou da aparente oposição desta solução com a expansão da Linha Vermelha para Ocidente, não há nenhuma oposição e nós defendemo-lo desde a primeira hora!-----

----- A expansão da Linha Vermelha para Ocidente é uma prioridade para a Câmara Municipal de Lisboa é, aliás, a expansão da Linha Vermelha para Ocidente como é também a ligação do Aeroporto ao Campo Grande. Aliás, esta última, estamo-nos a bater para que seja incluída como condição obrigatória, no acordo entre a Ana e o Estado Português para esta para a nova pista do Montijo. Isto é, uma vez que a solução definitiva da solução Aeroporto na Portela, como Montijo é uma solução no Aeroporto ficar na Portela por várias décadas, então temos que cuidar de todo o sistema de acessibilidades seja reforçado no Aeroporto da Portela e uma dessas é precisamente a ligação do Aeroporto ao Campo Grande. -----

----- Isto para dizer que nós colocamos precisamente a par a expansão da Linha Vermelha e eu acho que cometem um erro e uma injustiça aqueles que desvalorizaram aquilo que o Governo fez, o Governo anunciou com rigor aquilo que pode anunciar, quer dizer, eu tenho um financiamento neste quadro para poder fazer este investimento e o que nós dissemos ao Governo, e que obviamente precisa de luta política, de empenho político, é importante, aliás, que a Assembleia Municipal se pronuncie e que reforce esta posição da Cidade quer é dizer “nós também queremos a expansão na Linha Vermelha” e, por isso é que defendemos que desde já se iniciem todos os estudos, todos os projetos, todos os trabalhos técnicos para que não haja nenhum impedimento, para que não estejamos à espera do início do próximo Quadro Comunitário para começar um trabalho técnico que nos demorará anos até ser lançado.

----- Agora, eu acho que é uma atitude de rigor, não ter feito esse anúncio que é feito essa promessa, porque promessas de mapas muito coloridos com muitas Linhas, bom, isso nós já vimos muitos, um dos nossos Oradores teve a gentileza de nos mostrar até um de bastante, numa versão até bastante melhorada do que temos visto ultimamente, que deve ter para aí umas 300 estações, mas com franqueza, não é disso que nós estamos a tratar, não estamos a tratar de decisões concretas para materializar a expansão e o que nós transmitimos ao Governo foi simples, a expansão da Linha Vermelha deve ir a par e por isso todos os trabalhos técnicos, concursais, administrativos, para que mal haja a fonte de financiamento não sejam colocados no terreno é uma exigência que a cidade e fazer, e por isso, e deve fazê-lo... O que quer dizer é simplesmente isto: é que nós defendemos desde a primeira hora, a expansão da Linha Vermelha e a sua expansão na versão que estava prevista que e, numa versão a meia-encosta que permita a partir do Alvito depois poder prosseguir para Ocidente, e não aquela versão que não faz nenhum sentido, que é versão de ir pela Marginal, substituindo a Linha de Cascais e já além a esse outro tema.-----

----- Por isso não há uma oposição de conceito, de fundo, há uma questão de nós estruturarmos é uma questão de disponibilidade e de realismo financeiro, querem os Senhores Deputados, queremos todos em conjunto apoiar-se nesta luta? Bem eu agradeço todo o empenho e toda a ajuda, porque vos digo o seguinte: ter conseguido esta decisão de investimento no Metropolitano de Lisboa, como vos digo, é a primeira vez em 15 anos que a Câmara Municipal a consegue!-----

----- Quinta questão, que tem sido colocado, é que há outros investimentos na mobilidade e na integração do sistema de mobilidade metropolitana que são necessários! Sim, claro que há! E alguns de nós temos debatido aqui ao longo de todo o mandato. Nós temos uma posição, por exemplo, é absolutamente estrutural fazer um investimento de requalificação da Linha de Cascais, bom, eu serei porventura o 5º, o 6º ou o 7º Presidente da Câmara que diz isto, todos eles devem dizer a mesma coisa, está bem, há de haver um que diga e que consegue que ele verdadeiramente seja feito, o que nós dissemos o anterior Governo e dissemos já este Governo é que nós não aceitaremos é que se gaste dinheiro na reconversão da Linha de Cascais que seja para manter estruturalmente o problema que ela tem é estar desligada da Linha de Cintura, isso nós não aceitaremos! Quando se quiser investir, vamos investir a sério na

reconversão da Linha de Cascais, aliás, uma posição que é partilhada pelos outros Municípios que também são servidos com a necessidade de hoje de proceder a esse processo de requalificação e de integração e, aliás, essa integração hoje através da Linha de Cintura é uma integração que é tecnicamente hoje mais fácil, depois da Câmara Municipal ter aprovado o Plano de Drenagem uma vez, porque, neste momento já se encontra estabilizada a utilização do espaço canal que, durante muitos anos, a Câmara vedou para a solução ferroviária e, por isso, neste momento, com a solução da construção do túnel a montante no Vale de Alcântara há libertação do espaço canal no Vale de Alcântara para que se possa fazer a transposição e a integração da Linha de Cascais! Esse investimento é um investimento necessário, urgente, essencial e o que obtemos por parte do Governo é uma resposta simples, “concordamos com vocês, não temos as centenas de milhões de euros ainda para fazer esse investimento”, não significa que desistamos dele, não significa que, por causa deste não queiramos a expansão do Metropolitano, dizemos é que este também deve ser feito, não tem nenhuma oposição do ponto de vista do sentido que nós consideramos, mas posso ir por aí adiante se continuarmos a falar do ponto de vista do transporte pesado, claramente que nós temos que olhar o que é que se passa com o Eixo da A-5, que neste momento, temos uma Linha de Cascais a servir a Zona Sul, quando nós temos grande parte da população residente que está nos Concelhos Limítrofes que está no Norte do Concelho de Cascais, no Norte do Concelho de Oeiras e nós temos uma via, a principal via que serve de entrada e que faz o serviço os movimentos pendulares é precisamente uma via de transporte individual e não de transporte público e não há nenhuma razão para que seja investido dinheiro no alargamento dessa operação sem que seja equacionado o transporte público, poderíamos continuar pela Linha de Sintra, podemos continuar pela questão do Comboio para a Azambuja, do que o transporte do que o transporte pesado para Loures, podemos discutir todas as prioridades adicionais, agora, Senhores Deputados, foquemos no importante, nós tínhamos uma Linha de Metro que não tinha um investimento reforço da sua capacidade há muito muito tempo, este investimento estrutura a nossa opção e nós vamos simplesmente perdemo-nos, como é tão típico dos portugueses, a ficar mais de 10 anos a discutir qual será a melhor e o melhor ponto de início? Não, este é um grande ponto início, é um excelente ponto de início que deve ser complementado, devemo-nos bater por mais, mas não tenho dúvidas que vai melhorar significativamente a situação na Cidade de Lisboa. -----

----- Como um primeiro passo, naturalmente, para aquilo que queremos do Metropolitano e do futuro do Metropolitano, mas um passo na direção correta! -----

----- Último ponto que é a questão da complementaridade deste investimento com os instrumentos de mobilidade em particular com aqueles que estão na mão da Câmara, naturalmente esses passos têm que ser vistos dentro que é uma visão integrada do conjunto, não é este o momento de a apresentar aqui ou de a debater aqui, hoje estamos a discutir um aspeto nuclear, mas já aqui falei de alguns aspetos, tudo o que se trata de um investimento na ferrovia como elemento transporte pesado, tudo o que se trata, por exemplo, da regularização da hierarquia da rede rodoviária com o adequado

funcionamento da CREL, da CRIL e da 2ª Circular como já muito aqui debatemos se encontra invertido do ponto de vista do sistema da hierarquia da mobilidade e até para começar pela questão da tarifação, indo pela questão da sinalética, indo pela questão dos próprios desvios que são utilizados. Hoje a hierarquia das vias é uma hierarquia na prática, digo eu, funcional que é pré fecho da CRIL e pré Eixo Norte/Sul, isso da situação tem que ser corrigido do ponto de vista rodoviário, como tem que ser corrigida também o fortíssima degradação e desinvestimento da Carris ao longo dos últimos anos e é isso que agora nós estamos a iniciar, é isso que nós estamos a começar a fazer. -----

----- E queria terminar desta forma, com uma palavra de otimismo e com uma palavra de confiança também com aquilo que nós já conseguimos, é porque aqueles que se bateram pelo transporte público na Cidade de Lisboa, aqueles que se bateram pelo Metro e pela Carris que já têm uns créditos para mostrar. Já há mais passageiros do Metro, já estamos a discutir um novo investimento no Metro, mas também há boas notícias do lado da Carris, nós começamos a estancar o declínio da Carris. Começamos a estancar a perda de passageiros da Carris e fruto das decisões que foram tomadas em 3 meses apenas nós temos mais 300 mil viagens com pessoas a mais de 65 anos na Carris e temos mais 60 mil viagens de crianças até 12 anos na Carris, em 3 meses apenas! -----

----- E fruto das decisões que nós Câmara Municipal de Lisboa já tomamos conseguimos interrompe e o declínio da Carris, não digo, nunca direi de que a recuperação é rápida, é fácil, vem aí ao virar da esquina, não, vão ser precisos anos para conseguirmos recuperar dos anos de destruição que o Governo anterior deixou no transporte público da cidade, mas tenho a convicção de que os prosseguirmos neste caminho e com esta determinação que vamos ser bem-sucedidos. Muito obrigado”.-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhor Presidente. Vamos passar então agora à segunda ronda. -
----- Temos duas inscrições para a segunda ronda, o Senhor Deputado Pedro Cegonho e o Senhor Deputado Luís Newton.” -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Pedro Cegonho (PS)**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Senhora Presidente da Assembleia Municipal, Senhor Presidente da Câmara, Senhores Vereadores e Senhoras e Senhores Deputados. -----

----- Queria saudar as intervenções dos Oradores que trouxeram um conjunto importante de informação sobre a questão da expansão do Metro na Cidade de Lisboa.

----- Gostava de dizer que, apesar de esta ser a minha primeira intervenção sobre a questão do Metro nesta Assembleia Municipal, nunca deixei de defender há mais de 10 anos a expansão do Metro, sobretudo na Zona Ocidental da Cidade passando, naturalmente, por Campo de Ourique e, por isso, após a apresentação que assisti no Metro, no dia 8, em que conheci o estudo de alargamento da Linha Vermelha para a Zona Ocidental considero, e queria deixar essa nota à Senhora Presidente para os contributos para aquilo que esta Assembleia venha a deliberar de posição sobre este

tema, considero fundamental continuarmos a trabalhar para garantir o financiamento, quer a nível europeu, quer a nível nacional, para que esta expansão a Zona Ocidental possa ocorrer como aqui bem o Senhor Presidente da Câmara defendeu. -----

----- Esta expansão da Linha Vermelha passando naturalmente por Campo de Ourique é fundamental também para entrarem menos carros nesta zona da cidade e para o Metro ser uma verdadeira alternativa ao uso do transporte individual, por isso conta esta Assembleia Municipal e conta que a Câmara Municipal com o meu apoio e com a minha ajuda naquilo que for necessário para garantir este financiamento para esta expansão, para este desenvolvimento do Metro na Zona Ocidental da Cidade.-----

----- Queria deixar ainda uma última nota, do que aprendi da apresentação do Metro no dia 8 de maio, não aquela que foi aqui hoje apresentada pela Senhora Administradora, mas a que foi apresentada no dia 8 de maio, haveria e como aqui também se apresenta camas já reiterou, havia o compromisso por parte do Metro com o sublinhar do Governo de que todos os estudos e projetos deste desenvolvimento da Linha Vermelha iriam iniciar-se a par dos estudos e projetos para a outra expansão a referida, sendo o objetivo de poder no fim de contas levar esta expansão da Linha Vermelha ao Alvito e à Zona Ocidental da Cidade.-----

----- Quero por isso Senhora Presidente, deixar o contributo e a sugestão que a deliberação desta Assembleia Municipal possa reforçar este compromisso veiculado pelo Metro nessa apresentação de dia 8 e aqui também já referido Senhor Presidente da Câmara para que as 2 perspetivas possam seguir a par e passo. Disse Senhora Presidente.”-----

----- **O Senhor Deputado Municipal Luís Newton (PSD)**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Senhor Presidente, uma vez mais muito boa-tarde, Senhor Presidente, Senhores Vereadores.-----

----- Entendi sempre que o debate sobre o modelo de expansão do Metropolitano de Lisboa, nomeadamente no que às prioridades diz respeito deveria assentar aqui num princípio fundamental e esse era um princípio de verdade. Um princípio de Cidade no que diz respeito àquilo que são as prioridades e não os modelos napoleónicas de expansão, mas confesso que depois da intervenção do Senhor Presidente há aqui um conjunto de questões que se me suscitam.-----

----- É aliás, algo que já tinha visto inclusivamente na intervenção do Partido Socialista, mas que entende e na altura relativizar porque entendo que a política não deve ser feita deste tipo de contrastes, por enquanto é a insistência numa tentativa de criar uma verdade é inevitável que a intervenção tem que ser feita para repor aquela que é a verdadeira verdade, e a verdade é que de 2009 e até 2015 não se voltou a discutir Metropolitano nem soluções, nem de expansão, porque o Partido Socialista faliu o País em 2011.-----

----- E, portanto, estando o país falido, com o Ministro das Finanças do Partido Socialista a dizer que não havia dinheiro para pagar ordenados até ao final do ano é

normal que muito provavelmente, as prioridades não passassem naquela altura, por construções, passavam sim por chegar até às pessoas e fazer-lhes pagar os seus próprios vencimentos, fazendo-as inclusivamente entrar num processo doloroso para reabilitar o país para que hoje pudéssemos estar aqui a discutir políticas de expansão e políticas de investimento público. -----

----- Em segundo lugar Senhor Presidente, o Senhor Presidente critica o CDS, mas depois vem com o tal problema do Senhor Presidente tem que é a definição de prioridades, para si a Linha é para Este, é com Oeste, é para Norte, é para Sul, é para todo o lado, mas o problema é que aquilo que nós estamos discutir são prioridades e prioridades significa, como o Governo disse e bem, e os Senhores estão aqui a tentar remontar o que disse o Governo, prioridades é escolher a expansão de uma Linha. Foi isto o Governo disse e aquilo que nós temos estado aqui ver, nomeadamente o Senhor Presidente dizer-nos é que o que o Senhor Presidente da Câmara hoje veio aqui apresentar na realidade, é o primeiro comunicado do Ministro do Ambiente, na sexta-feira passada. Isto é importante que se diga! Porque isto não é o que nós estamos a discutir e não foi esta a proposta do Governo da Cidade, aliás, a proposta que a Municipal de Lisboa é outra questão! -----

----- Depois Senhor Presidente há aqui uma questão que tenho que lhe dizer, eu diria que no limite a bem da coerência, o Senhor Presidente insistentemente tenta criar aqui uma celeuma à volta da dinâmica do PSD e já várias vezes veio aqui dizer que “houve o bom PSD a falar”, Senhor Presidente, o Senhor Presidente pura e simplesmente deve passar a dizer que o PSD é bom. Ponto. E, portanto, Senhor Presidente, o que realmente me preocupa, neste momento, Senhor Presidente, é que eu estive aqui nesta Assembleia Municipal há uns anos atrás e o atual Primeiro-Ministro, anterior Presidente de Câmara veio dizer uma coisa muito importante aos lisboetas, veio dizer que o Metro devia vir para Lisboa, porque os lisboetas e a Câmara Municipal de Lisboa melhor sabem sobre aquilo que é a expansão do Metropolitano de Lisboa e eu na altura inclusivamente, não partilhando aquela posição que era maioritária do meu Partido a nível nacional, concordei porque, de facto, Lisboa é que deve poder decidir sobre a prioridade do Metro de Lisboa, e o que eu não consigo compreender neste momento, é afinal, qual é a prioridade, porque nós vemos que não se preocupem, nós vamos fazer a expansão da Linha rauto Santos e depois cá estarei. Vamos também fazer a expansão da Linha, Rato/santos e depois Cais Sodré, vamos também fazer a expansão da Linha a Ocidente que vem de São Sebastião e vai descer para o Alvito, eu estava preocupado! Mas, afinal, vai-se poder fazer tudo! O curioso é que não foi isso que disse o Senhor Ministro do Ambiente, porque relativamente à expansão da Linha Vermelha ele foi muito claro e perentório. Não há prazos! Não há prazos! Não sabemos o que é que vamos fazer, se passa no Alvito, se passa em Alcântara-Terra, não sabemos!-----

----- Depois, oh Senhor Presidente, eu já compreendi que, apesar de tudo, que o Senhor vem aqui dizer-nos, e eu essa entendi, para si a prioridade é o aumento da velocidade de circulação! Oh Senhor Presidente, não vá levar a mal, mas essas os lisboetas já

ouviram e hoje pagam caro esse aumento de velocidade de circulação no Eixo-Central da Cidade de Lisboa.-----

----- Por fim as pessoas que servimos, Senhor Presidente, essas são, de facto, as mais importantes e aquilo que eu ouvi hoje aqui o Senhor Presidente dizer, e que é uma posição e que eu respeito, é que o Senhor Presidente entende mais importante servir um potencial de 5 mil novos postos de trabalho na Linha da do cais Sodré/Alcântara a servir 100 mil habitantes na Linha Ocidental, nas Freguesias Ocidentais da Cidade de Lisboa e isso há de ser algo que, de facto, que nos divide profundamente, Senhor Presidente! Muito obrigado.”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhor Deputado Luís Newton. Tem a palavra agora a Senhora Deputada Ana Páscoa, do PCP.”-----

----- **A Senhora Deputada Municipal Ana Páscoa (PCP)**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Senhor Presidente da Câmara, ouvimos atentamente a sua intervenção e eu inscrevi-me com o objetivo de lhe fazer um pedido de esclarecimento concreto, embora antes disso vá só tecer um comentário que é este: folgo muito em ver a unanimidade que exista nesta Assembleia, incluindo a Câmara, com a necessidade da expansão do Metro para a Zona Ocidental da Cidade, que é uma das questões que nós também defendemos e que temos vindo a defender e defendemos aqui hoje. A questão, de facto é de prioridades. Para quando e, de facto, se esta a prioridade desta expansão não deveria ser a fundamental ou ser prioritária, digamos assim, passo aqui a redundância, em relação à situação existente atualmente.-----

----- Segunda questão, manifestou realmente que seriam necessários os esforços de todos os Autarcas, neste caso também os Deputados Municipais de todos os Partidos para levar a bom termo esta expansão do Metro que realmente já tarda, como também referiu. Pela parte do PCP, nós estamos totalmente disponíveis para realmente, quando eu disse aliás há pouco na minha intervenção continuar, de facto, a lutar por um serviço público e de qualidade e neste contexto pode contar connosco, embora realmente depois possamos divergir noutros aspetos, nomeadamente nas prioridades. -

----- Terceira questão, isto é um pedido de esclarecimento que eu lhe dirijo, sem qualquer malícia, aliás, que é isto: eu ouvi hoje aqui na Assembleia a opinião de vários Técnicos chamando a atenção para a os perigos e os inconvenientes de uma Linha Circular do Metropolitano e, curiosamente achei da sua intervenção de há pouco, que o Senhor Presidente não tem qualquer espécie de dúvida em relação a uma Linha Circular, eu diria mesmo mais que tem uma fé inabalável em relação à bondade dessa solução, portanto, o que eu gostaria de lhe perguntar era se realmente as intervenções já hoje aqui tidas e, com certeza, outros conhecimentos, que temos que os obter noutros lados, até experiências internacionais, se, de facto não o levam a questionar um bocadinho essa fé inabalável ou se considera que de facto é mais importante, e eu não gostaria de ir por aí, mas, de facto, o privilegiar o setor do turismo e os tais empregos existentes na Zona Ribeirinha, que são importantes para a Cidade, sem dúvida, são

importantes para a Cidade e, pronto...Posso? Portanto, a questão que eu quero colocar é realmente essa, é se de facto continua a considerar que é muito importante realmente essa Linha Circular, apesar das opiniões contrárias, aqui ouvidas. Obrigada.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada Senhora Deputada. Senhores Deputados eu não registo mais pedidos de palavra, presumo que a Câmara quererá responder, é o caso. Senhor Presidente da Câmara, tem a palavra.” -----

----- **O Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “ Muito obrigado Senhora Presidente.-----

----- Quero começar por responder ao Senhor Deputado Luís Newton, que não está aqui presente, mas do PSD, eu acho que depois destes anos todos, insistir que a crise que nós vivemos, de 2007 para cá, foi uma crise de finanças públicas no nosso País deve ser exatamente o mesmo tipo de realismo que faz crer ao anterior Primeiro-Ministro de que “o diabo está aí à porta” já em setembro ou outubro e de que já cá está exatamente, e de que nós estamos todos em mau caminho.-----

----- Eu acho que a estratégia da negação das realidades e dos factos só conduzem a um caminho, a uma direção, que é uma parede e à má política! E não perceber aquilo que nós vivemos durante estes anos, depois de tantos anos, não perceber o que é que aconteceu no nosso País e na Europa já é, já começa a ser um problema insolúvel e sem qualquer solução para o PSD.-----

----- Segunda questão, não deixa de ser um feito ver o PSD discutir e criticar, com tanto vigor e tanto entusiasmo, as políticas e as opções da expansão do Metropolitano de Lisboa, é verdadeiramente notável, porque foi precisamente o PSD, aliás, aqui nesta Câmara Municipal e nesta Assembleia Municipal que votaram a favor ou votaram contra as iniciativas de todos os Partidos da Esquerda na Câmara e na Assembleia Municipal, que eram contra a opção da concessão do Metro privados! E que eram contra a concessão da Carris a privados! E deve ser por algum descargo de consciência, é que não se devem estar a lembrar, porque a memória quando é seletiva dá muito jeito, é que nesses contratos, nestes contratos, o que estava previsto era a manutenção da operação ao nível antes da recuperação que agora se iniciou. Depois da queda de 100 milhões de passageiros era feita uma concessão desse nível e por isso vir com garbo, com entusiasmo criticar as opções de expansão e vir discutir, não há prioridades, mas que prioridades Senhor Presidente? Bom, eu só posso responder com um sorriso.-----

----- A nossa primeira prioridade é no transporte público, a nossa prioridade é pela expansão do Metropolitano na Cidade de Lisboa e isso com franqueza nem os Deputados do PSD, nem do CDS, não poder dizer por muitos e bons anos nesta Cidade. -----

----- Terceiro aspeto, prioridade concreta, sim, a prioridade concreta primeira é o fecho do Anel Circular, eu não percebo onde é que está a dúvida como é evidente, essa é a prioridade primeira, concreta, que tem financiamento atribuído. O que nós sinalizámos

ao Governo foi, porque nós não partimos do irrealismo, como partem determinadas Deputados, que dizem “Bom, o País está falido!”, no dia a seguir estão-nos a pedir 30 estações, como aqui ninguém sofre desta doença bipolar, o que nós dissemos é que nós queríamos é que nada ficasse parado, do ponto de vista do desenvolvimento da Linha Vermelha, enquanto se angariaram as fontes de financiamento, e chamamos, aliás, a atenção para um facto muito importante na política de investimento público do País, é que há mais do que um Quadro Comunitário de Apoio, o País não aproveita devidamente mais de 3 mil milhões de euros que estão disponíveis nos períodos de transição dos Quadros Comunitários. A verdade é que desde o QCA 3 que a execução dos Quadros Comunitários tem sido sucessivamente, tem derrapado em Portugal e na Europa, o que faz com que há uma sobreposição de 2 Quadros Comunitários durante cerca de 2 a 3 anos, em que pouco se investe no novo, mas que o País tem direito legal a esses investimento e a esses Fundos por parte da União Europeia, ora o que nós alertámos o Governo foi que não se espere para que chegue o novo Quadro, a legibilidade novo Quadro Comunitário para começar a fazer os estudos, os projetos, as intenções, os Cadernos de Encargos, os concursos, que é para depois só termos execução 5, 6 ou 7 anos depois, o que nós alertamos e nos batemos é “faça-se tudo já agora, para mal exista a disponibilidade da fonte de financiamento se possa começar com o concurso para a execução da obra”, foi isso que nós dissemos, mas claro que há dois níveis de prioridade! Eu não percebo, falei em português, acho que toda a gente que falou em português percebeu, uma prioridade ao Fecho do Anel, um trabalho que não perca mais tempo na expansão da Linha Vermelha e na expansão da Linha Vermelha até passando por Campo de Ourique e passando o Vale de Alcântara. -----

----- Quero terminar em resposta à Deputada na Páscoa, porque voltamos à questão central, que é a questão do objetivo deste fecho e percebo que vai daqui muita falta de informação e muita falta de debate sobre isto, e é importante se calhar que ela se esclareça, mas gostava de lhe dizer, com a mesma franqueza com que me falou, e não levará a mal também a franqueza com que lhe falo, que eu acho profundamente sem sentido a divisão e a retórica da Cidade do turista e a Cidade do trabalhador rico, versus a Cidade das pessoas e dos outros eu não conheço essa Cidade! Eu não conheço essa diferença, eu não conheço esse modo de conceber a Cidade de Lisboa! E gostava de lhe chamar à alerta para um facto, os principais utilizadores do Interface do Cais Sodré, que mais vão ser beneficiados com o investimento numa Linha Circular são precisamente os trabalhadores e a classe operária que vive no Barreiro e que vem trabalhar em Lisboa, porque essas pessoas têm hoje que fazer, porque essas pessoas estão hoje sujeiras a uma degradação do transporte do Metro pelo facto de o principal Interface ser feito logo com um transbordo logo no início! São essas pessoas, aliás, que são as pessoas que mais problemas têm, todas as pessoas que chegam o Interface do Cais Sodré, vindas de Cascais, vindas de Oeiras, vindas de todas as áreas limítrofes, como vindas do Barreiro, vindas de Almada.... Oh Senhores Deputados, conheço sim senhor! Eu estou-lhe a dizer é que aquele eixo é o eixo principal da chegada de passageiros na Cidade de Lisboa e todas as pessoas que utilizam esse eixo não são os ricos que se destinam a uma Cidade que não é e que não é conhecido, não são os

outros, não, são os trabalhadores da Cidade de Lisboa, são as pessoas que vêm cá para a base do emprego na Cidade de Lisboa, são essas pessoas que vem dos Concelhos da Margem Sul da Cidade de Lisboa, são essas pessoas que utilizam hoje um sistema de Metropolitano que está disfuncional na forma como ele opera! E é isto que eu quero chamar a atenção que não há, não há nenhuma separação e quando nós temos um sistema de mobilidade a funcionar bem em transporte público quem beneficia são todos. São todos! São todos em particular aqueles que trabalham, aqueles que vivem na Cidade de Lisboa, aqueles que estudam na Cidade de Lisboa. E é por isso que esta opção que nós a defendemos em primeiro lugar, porque este é um investimento estrutural na melhoria do funcionamento do Metro, na melhoria do funcionamento global da operação do Metro e é por essa razão que ela é defendida! Por isso não, nem seria concebível, como é que os Senhores Deputados concebem que se pudesse defender um investimento que não serve as pessoas, mas serviria quem no fundo? Serviria quem no fundo? Este investimento, e o que eu digo mais é que este investimento o que serve a é muito mais do que a população estritamente residente nas áreas de influência das estações, novas estações a serem criadas, o que servem todo o sistema de mobilidade, porque esta Linha tocará em todos os eixos fundamentais de circulação de transporte público na Cidade, é por isso que não, que não, é esta a razão da escolha fundamental e com franqueza, com franqueza vos digo que não vejo que seja possível sobre isto ter uma divergência tão estratégica na medida em que o que se trata é tornar mais operacional e mais fluído um sistema de transporte público pesado do Centro da Cidade de Lisboa. Muito obrigado.” -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigada Senhores Deputados, eu creio que terminámos por agora este Debate, ou seja, nesta fase, com estas intervenções, mas não terminámos a questão porque vamos ter que voltar a ela com uma ou várias Propostas de Deliberação, conforme eu disse e, portanto, Senhores Deputados passaríamos agora aos pontos restantes da Ordem de Trabalhos.” -----

----- Pedia então a vossa atenção, nós temos aqui uma Proposta a seguir. -----

----- Agradece entretanto, aos nossos convidados que, naturalmente, agora se poderão ausentar. Muito obrigado pela vossa presença, pela atenção com que seguiram todo o debate, isto vai ter próximos episódios e, portanto, pela vossa participação no episódio de hoje, estão realmente a receber os nossos agradecimentos.” -----

----- **PONTO 3 - PROPOSTA 2/PAM/2017 - ADESÃO DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA À ANAM - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS ASSEMBLEIAS MUNICIPAIS, NOS TERMOS DA PROPOSTA E AO ABRIGO DA ALÍNEA K) DO N.º 2 DO ART.º 25.º DO REGIME JURÍDICO DAS AUTARQUIAS LOCAIS, APROVADO PELA LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, E DA ALÍNEA C) DO ART.º 15.º DO REGIMENTO; GRELHA-BASE – 34 MINUTOS.** -----

----- (A Proposta nº 2/PAM//2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo I e dela faz parte integrante). -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “Senhores Deputados, a Proposta seguinte é a resposta que eu apresentei em Conferência de Representantes e que trago aqui, que é uma adesão da Assembleia Municipal de Lisboa à Associação Nacional das Assembleias Municipais, com um determinado estatuto e COM representação através dos Presidentes das Assembleias. -

----- Foi-me suscitada, pelo Bloco de Esquerda, uma questão jurídica que eu queria trazer aqui porque, naturalmente, esta questão jurídica atravessa esta questão desde o princípio é, a saber: a lei o que diz é que o Município, para aderir a uma Associação, é através da Assembleia Municipal sob Proposta da Câmara, mas isto não é uma Associação de Municípios, isto é uma Associação livre, de direito privado, constituída por Presidentes de Órgãos Municipais, que se associam exclusivamente para dar força às Assembleias Municipais no contexto do poder local e porque consideram que essa tarefa não está a ser suficientemente batalhada pela Associação Nacional de Municípios Portugueses, onde as Assembleias Municipais também têm o seu papel, mas têm sido, realmente, desvalorizadas nessa área.-----

----- Portanto, tinha que dar esta explicação, eu própria, como Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa, levantei essa questão na reunião de Presidentes de Assembleias Municipais que tivemos aqui, a questão jurídica de fundo e foi-me respondido, por vários Presidentes, que a tinham ultrapassado invocando o direito de associação, que é um direito constitucional, e que isto é uma associação privada que, naturalmente, as Assembleias Municipais podem querer aderir, ou não. -----

----- Até agora já muitas aderiram e, portanto, a questão tem que ser devolvida ao Órgão que tem competência para o efeito, naturalmente que esta Associação quer ter um bom diálogo com a Associação Nacional de Municípios, porque não estamos em conflito com ninguém nem em concorrência com ninguém, mas queríamos privilegiar o papel das Assembleias Municipais e, certamente, os Senhores Deputados Municipais consideraram esse objetivo motivo útil ao nosso trabalho.-----

----- Portanto, peço desculpa por esta explicação, mas era minha obrigação dá-la uma vez que a Proposta é apresentada por mim. -----

----- Pergunto se há Senhores Deputados inscritos.” -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Modesto Navarro (PCP)** no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhora Presidente.-----

----- Senhora Presidente, a nossa ideia, muito clara, é que as Assembleias Municipais contam no âmbito do Município e é no âmbito do Município que devem afirmar-se e ter força, ter importância, que é isso tem acontecido com esta Assembleia Municipal. -

----- A Associação Nacional de Municípios Portugueses é a representante legal e oficial de todos os Municípios portugueses e dos seus Órgãos: Câmaras Municipais e Assembleias Municipais. Não há a Associação das Câmaras Municipais como, em nosso entendimento, não deve haver Associação das Assembleias Municipais porque, em muitos casos, poderá até gerar, digamos, conflito e situações complicadas. -----

----- Portanto, o que nós entendemos, e repito porque a Senhora Presidente estava ao telefone, é que as Assembleias Municipais se realizam e se afirmam e têm força e importância, no âmbito de cada Município. -----

----- Para além disso, em nosso entendimento, que as Assembleias Municipais não tem personalidade jurídica que lhes permita constituírem-se como Associação, Associação efetiva, pode ser um clube, pode ser uma troca de impressões, pode ser, mas não mais do que isso, e parece-nos negativa, parece-nos negativo, esse caminho.-----

----- Neste entendimento, os eleitos municipais do PCP fazem-se representar no Conselho Diretivo da Associação Nacional de Municípios Portugueses com 2 elementos, um Presidente da Câmara e um Presidente de Assembleia Municipal e a questão para nós está resolvida. Muito obrigado.” -----

----- **O Senhor Deputado Municipal Diogo Moura (CDS-PP)** no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “Muito obrigado Senhora Presidente. -----

----- Muito rapidamente dizer, em 1º lugar, que o CDS concorda com esta Associação, quer com a sua constituição, quer com a adesão da Assembleia Municipal de Lisboa.--

----- Colocamos apenas uma questão financeira, tendo em conta que o nosso Órgão depende financeiramente da Câmara Municipal de Lisboa, se não teríamos que ter um cabimento e uma declaração de fundos disponíveis destes 2500 euros que agora teremos que transferir, caso seja aprovada a Proposta, para a Câmara Municipal de Lisboa, para a Associação.”-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal,** no uso da palavra fez a seguinte intervenção: -----

----- “É rápido responder a essa pergunta. Nós temos um orçamento da orgânica que suporta a Assembleia Municipal, eu não fiz a pesquisa se temos cabimento para isto, mas teremos seguramente. Se for necessário, pedimos uma alteração orçamental. Portanto, fica condicionado, naturalmente, à disponibilidade orçamental dentro da dotação N01 que é a dotação da Assembleia Municipal. -----

----- Eu não pus esse aspeto aqui, mas sendo uma verba relativamente pequena, não temos qualquer dificuldade em dizer que isso é facilmente assegurado, até porque das verbas disponíveis da nossa orgânica, ainda temos verba que nos permite, claramente, incluir este valor para este ano.-----

----- Podemos pôr, então, neste caso, a Proposta à votação. -----

----- Ninguém quer a separação por pontos e, portanto, vamos para a votação a Proposta 2/PAM/2017. -----

----- **Voto da Proposta nº 2/PAM/2017** – ‘Adesão da Assembleia Municipal de Lisboa à ANAM - Associação Nacional das Assembleias Municipais’. A Proposta 2/PAM/2017 foi **aprovada por maioria** com os votos contra do PCP, BE e PEV, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, CDP-PP, MPT, PAN, PNP e 6IND. -----

----- Terminámos este Ponto da Ordem de Trabalhos.-----

----- Sim? Declaração de Voto? O Bloco de Esquerda apresentará uma Declaração de Voto e o PCP já explicitou a sua posição.”-----

----- **O Grupo Municipal do BE** apresentou, posteriormente, a seguinte **Declaração de Voto:** -----

----- “Os deputados e as deputadas eleitos pelo Bloco de Esquerda declaram que votaram contra a proposta em epígrafe por a mesma ser manifestamente ilegal. Sem por em causa o mérito e interesse da mesma, a verdade é que a Assembleia Municipal é um órgão, cabendo à pessoa coletiva - o Município - a adesão a outras entidades. Assim, a adesão tem de ser feita pelo Município, nos termos do Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local, apenas podendo a adesão ser levada a cabo, mediante deliberação da Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal (artigo 25.º, n.º 1, alínea n) do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro.” -----

----- **PONTO 4 - APRECIACÃO DA PROPOSTA 492/CM/2016 - RELATÓRIO SOBRE O ESTADO DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DE LISBOA, AO ABRIGO DE DISPOSTO NO N.º 3 DO ARTIGO 189.º DO DECRETO-LEI N.º 80/2015, DE 14 DE MAIO; GRELHA-BASE – 34 MINUTOS, ACRESCIDA DE 6 MINUTOS ADICIONAIS PARA APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA;**-----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal,** no uso da palavra continuou:

----- “Vamos passar então. -----

----- A Proposta é adiada, porque foi pedida uma nova baixa à Comissão, porque não havia Parecer, não tinha havido Parecer, mas já há um Parecer sobre isto e, portanto, vamos retirá-la e vamos passar adiante.” -----

----- **PONTO 5. APRECIACÃO DA PROPOSTA 160/CM/2017 - SUSPENSÃO PARCIAL E ESTABELECIMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS POR MOTIVO DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE PORMENOR DO EIXO URBANO LUZ-BENFICA, NOS TERMOS DA PROPOSTA E AO ABRIGO DO DISPOSTO NA ALÍNEA B) DO N.º 1, DO N.º 2 E DO N.º 7, DO ARTIGO 126.º E DO N.º 1 DO ARTIGO 137.º, TODOS DO DECRETO-LEI N.º 80/2015, DE 14 DE MAIO (RJIGT); 1,5 X GRELHA-BASE – 51 MINUTOS; PARECER DA 3ª COMISSÃO PERMANENTE**-----

----- (A Proposta nº 160/CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo II e dela faz parte integrante). -----

----- (O Parecer da 3ª Comissão Permanente relativo à Proposta nº 160/CM/2017 fica anexado à presente Ata, como Anexo III e dela faz parte integrante). -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal,** no uso da palavra continuou:

----- “Passamos à Proposta cinco, trata-se da Suspensão Parcial e estabelecimento de Medidas Preventivas por motivo da elaboração do Plano de Pormenor do Eixo Urbano Luz-Benfica. -----

----- Pergunto à Câmara se quer apresentar a Proposta? Senhor Vereador prescinde. ---

----- Há um Parecer do Presidente da 3ª Comissão, que foi aprovado por unanimidade, sobre esta matéria, que não está o Senhor Presidente da 3ª Comissão presente, mas a conclusão do Parecer é que a Proposta se encontra jurídica e tecnicamente bem apresentada e está em condições de ser discutida e votada. Não tem qualquer Recomendação, tem apenas esta conclusão.-----

----- Pergunto se algum Senhor Deputado se quer inscrever? A Mesa não regista inscrições, sendo assim, vamos pôr à vossa consideração a Proposta 160/2017. -----

----- Voto da Proposta nº 160/CM/2017 – ‘Suspensão Parcial e estabelecimento de Medidas Preventivas por motivo da elaboração do Plano de Pormenor do Eixo Urbano Luz-Benfica.’. A Proposta 160/CM/2017 foi **aprovada por maioria**, não há votos contra, com as abstenções do PSD, BE, CDS-PP e MPT, votos a favor do PS, PCP, PEV, PAN, PNPV e 6IND. -----

----- Há uma Declaração de Voto do PSD que será apresentada.” -----

----- (O PSD não entregou posteriormente a sua Declaração de Voto)-----

----- **PONTO 6. APRECIACÃO CONJUNTA DAS PROPOSTAS ABAIXO INDICADAS, NOS TERMOS DAS MESMAS - 2 X GRELHA BASE – 68 MINUTOS:**-----

----- **6.1 PROPOSTA 183/CM/2017 - DELEGACÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O MUNICÍPIO DE LISBOA E A FREGUESIA DE CARNIDE, AO ABRIGO DO DISPOSTO NO ARTIGO 23.º, NA ALÍNEA K) DO N.º 1 DO ARTIGO 25.º E NOS ARTIGOS 116.º E SEQUINTE DO ANEXO I À LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, NA SUA REDACÇÃO ACTUAL; PARECER DA 1ª E 5.ª COMISSÕES PERMANENTES**-----

----- **PONTO 6.2 APRECIACÃO DA PROPOSTA 184/CM/2017 - DELEGACÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O MUNICÍPIO E A FREGUESIA DA MISERICÓRDIA, AO ABRIGO DO DISPOSTO NO ARTIGO 23.º, NA ALÍNEA K) DO N.º 1 DO ARTIGO 25.º E NOS ARTIGOS 116.º E SEQUINTE DO ANEXO I À LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, NA SUA REDACÇÃO ACTUAL; PARECER DA 1ª E 5.ª COMISSÕES PERMANENTES**-----

----- **PONTO 6.3 PROPOSTA 185/CM/2017 - DELEGACÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O MUNICÍPIO DE LISBOA E A FREGUESIA DE SANTA MARIA MAIOR, AO ABRIGO DO DISPOSTO NO ARTIGO 23.º, NA ALÍNEA K) DO N.º 1 DO ARTIGO 25.º E NOS ARTIGOS 116.º E SEQUINTE DO ANEXO I À LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, NA SUA REDACÇÃO ACTUAL; PARECER DA 1ª E 5.ª COMISSÕES PERMANENTES**-----

----- **PONTO 6.4 APRECIACÃO DA PROPOSTA 186/CM/2017 - DELEGACÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O MUNICÍPIO DE LISBOA E A FREGUESIA DA AJUDA, AO ABRIGO DO DISPOSTO NO ARTIGO 23.º, NA ALÍNEA K) DO N.º 1 DO ARTIGO 25.º E NOS ARTIGOS 116.º E SEQUINTE DO ANEXO I À LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, NA SUA REDACÇÃO ACTUAL; PARECER DA 1ª E 5.ª COMISSÕES PERMANENTES**-----

----- **PONTO 6.5 APRECIACÃO DA RECOMENDACÃO 03/140 (1ª E 5ª CP) RELATIVA ÀS PROPOSTAS 183, 184, 185 E 186/CM/2017;**-----

----- **PONTO 6.6 APRECIACÃO DA PROPOSTA 222/CM/2017 - DELEGACÃO DE COMPETÊNCIAS ENTRE O MUNICÍPIO DE LISBOA E A JUNTA DE FREGUESIA DE BELÉM, AO ABRIGO DO DISPOSTO N.º 1 DO ARTIGO 14º DA LEI N.º 56/2012, DE 8 DE NOVEMBRO, CONJUGADO COM O DISPOSTO NA ALÍNEA K), DO N.º 1 DO ARTIGO 25.º, NO N.º 2 DO ARTIGO**

117º, DO N.º 1 DO ARTIGO 120º, N.º 4 DO ART. 123º E DO ARTIGO 131º, TODOS DO ANEXO I À LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, NA SUA REDACÇÃO ATUAL; PARECER DA 1ª E 5.ª COMISSÕES PERMANENTES ---

----- PONTO 6.7 PROPOSTA 223/CM/2017 - REVOGAÇÃO DO CONTRATO DE DELEGACÃO DE COMPETÊNCIAS COM A JUNTA DE FREGUESIA DE CAMPO DE OURIQUE E A CELEBRAÇÃO DE NOVO CONTRATO COM A JUNTA DE FREGUESIA DE BELÉM, AO ABRIGO DO DISPOSTO NO N.º 1 DO ARTIGO 14º DA LEI N.º 56/2012, DE 8 DE NOVEMBRO, CONJUGADO COM O DISPOSTO NA ALÍNEA K), DO N.º 1 DO ARTIGO 25.º, N.º 2 DO ARTIGO 117º, N.º 1 DO ARTIGO 120º, N.º 4 DO ARTIGO 123º E NO ARTIGO 131º, TODOS DO ANEXO I À LEI N.º 75/2013, DE 12 DE SETEMBRO, NA SUA REDACÇÃO ATUAL; PARECER DA 1ª E 5.ª COMISSÕES PERMANENTES -----

----- (A Proposta nº 285CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo IV e dela faz parte integrante). -----

----- (A Proposta nº 183/CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo V e dela faz parte integrante). -----

----- (O Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes relativa à Proposta 183/CM/2017 fica anexado à presente Ata, como Anexo VI e dela faz parte integrante). -----

----- (A Proposta nº 184/CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo VII e dela faz parte integrante). -----

----- (O Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes relativa à Proposta 184/CM/2017 fica anexado à presente Ata, como Anexo VIII e dela faz parte integrante). -----

----- (A Proposta nº 185/CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo IX e dela faz parte integrante). -----

----- (O Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes relativa à Proposta 185/CM/2017 fica anexado à presente Ata, como Anexo X e dela faz parte integrante). -----

----- (A Proposta nº 186/CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo XI e dela faz parte integrante). -----

----- (O Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes relativa à Proposta 186/CM/2017 fica anexado à presente Ata, como Anexo XII e dela faz parte integrante). -----

----- (A Recomendação nº 3/140 relativa às Propostas 183/CM/2017, 184/CM/2017, 185/CM/2017 e 186/CM/2017, fica anexada à presente Ata, como Anexo XIII e dela faz parte integrante). -----

----- (A Proposta nº 222/CM/2017 fica anexada à presente Ata, como Anexo XIV e dela faz parte integrante). -----

----- (O Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes relativa à Proposta 222/CM/2017 fica anexado à presente Ata, como Anexo XV e dela faz parte integrante). -----

----- (A **Proposta nº 223/CM/2017** fica anexada à presente Ata, como **Anexo XVI** e dela faz parte integrante). -----

----- (O **Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes** relativa à **Proposta 223/CM/2017** fica anexado à presente Ata, como **Anexo XVII** e dela faz parte integrante). -----

----- **A Senhora Presidente da Assembleia Municipal**, no uso da palavra continuou:

----- “Agora temos o conjunto das 4 Propostas, das 4 primeiras Propostas de Delegações de Competências, elas têm Pareceres da 1ª e 5ª Comissões Permanentes, com uma Recomendação que eu fiz uma Recomendação única, porque a Recomendação tinha o mesmo teor para as 4 Propostas, fiz uma Recomendação única.

----- Mas queria sinalizar-vos que, como já disse no princípio da Sessão, deu entrada foi distribuída a Proposta de 285/CM/2017, que retifica alguns erros que estas Propostas tinham.-----

----- Portanto, eu entendo que não é necessário votar a Proposta 285/CM/2017 que é necessário, sim, votar todas as outras, incorporando as retificações da Proposta 285/CM/2017.-----

----- E alertar ainda que ainda subsiste um pequeníssimo erro. Nós agora aqui na Assembleia Municipal, os serviços fazem uma verificação muito sistemática destas matérias, na Proposta 186/CM/2017, mas eu acho que o erro não é relevante e vou dizer qual é: na Proposta 186 na discriminação das várias intervenções quando, a uma certa altura, nem intervenção 7, se faz uma afetação 60% para a 1ª prestação em 40% para a 2ª prestação, a aplicação dos 60% e dos 40%, ao valor efetivo da afetação, dá uma diferença de alguns centimos em relação ao que está na Proposta. Portanto, os 60% exatos, aqui na Proposta, diz que são 11.952 euros e 57 centimos e as contas certas são 11.952 euros e 34 centimos. Eu penso que rigorosamente necessário fazer esta, isto é um problema de arredondamento e não vale a pena. Os euros são os mesmos, é um arredondamento aos centimos, não vale a pena.-----

----- Apenas registo o cuidado com que os serviços, de facto, verificaram isto aqui, na Assembleia Municipal. -----

----- Mas, posto isto, pergunto, em 1º lugar, se a Câmara quer apresentar as Propostas? Já não vejo quem o queira. Está cá a Câmara, sim, mas não está a Câmara com estas competências. -----

----- Pergunto aos Senhores Relatores, à Senhora Deputada Sofia Oliveira e ao Senhor Deputado Magalhães Pereira se apresentar os Pareceres? Não querem apresentar os Pareceres e pergunto se há pessoas inscritas?-----

----- Não há pessoas inscritas, então vamos votar as Propostas uma a uma e, no final, faremos a Recomendação. -----

----- **Voto da Proposta nº 183/CM/2017** – ‘Delegação de Competências entre o Município de Lisboa e a Freguesia de Carnide’ **retificada pela Proposta 285/CM/2017**. A Proposta 183/CM/2017 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. -----

----- Voto da **Proposta nº 184/CM/2017** – ‘Delegação de Competências entre o Município de Lisboa e a Freguesia da Misericórdia’ **retificada pela Proposta 285/CM/2017**. A Proposta 184/CM/2017 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. -----

----- Voto da **Proposta nº 185/CM/2017** – ‘Delegação de Competências entre o Município de Lisboa e a Freguesia de Santa Maria Maior’ **retificada pela Proposta 285/CM/2017**. A Proposta 185/CM/2017 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. -----

----- Voto da **Proposta nº 186/CM/2017** – ‘Delegação de Competências entre o Município de Lisboa e a Freguesia da Ajuda’ **retificada pela Proposta 285/CM/2017**. A Proposta 186/CM/2017 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. -----

----- Agora temos a Recomendação apresentada pelos dois Relatores e aprovadas nas duas Comissões sobre estas 4 Propostas. É a que resulta do Parecer, a Recomendação não foi votada com tal, mas resulta dos Pareceres. -----

----- Vou pôr à consideração a Recomendação 3/140. -----

----- Voto da **Recomendação nº 3/140** – sobre as Propostas 183/CM/2017, 184/CM/2017, 185/CM/2017 e 186/CM/2017. A Recomendação nº 3/140 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. -----

----- Agora passamos à Proposta 222/CM/2017, que é uma Delegação de Competências do Município de Lisboa na Junta de Freguesia de Belém. Tem também o Parecer da 1ª e 5ª Comissões Permanentes, do qual não resultou, creio eu, nenhuma Recomendação, vou só confirmar. -----

----- Vou pôr à consideração, em 1º lugar a Proposta. Se não há ninguém inscrito, vamos pôr à votação a Proposta 222/CM/2017. -----

----- Voto da **Proposta nº 222/CM/2017** – ‘Delegação de Competências entre o Município de Lisboa e a Freguesia de Belém’. A Proposta 222/CM/2017 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND. -----

----- O Parecer não tem Recomendações, portanto fica terminado o processo aqui. -----

----- Passamos agora Proposta à 223/CM/2017 que é a revogação do Contrato de Delegação de Competências com a Junta de Freguesia de Campo de Ourique e a celebração de novo Contrato com a Junta de Freguesia de Belém no âmbito da realização de obras de adaptação dos novos espaços para funcionamento das CPCJ da zona ocidental. -----

----- Portanto, vou pôr à vossa consideração a Proposta.... -----

----- Desculpem, eu agora estou a dizer mal. A 223 não é esta. -----

----- É é, exatamente, é isto mesmo, portanto, vamos pôr a vossa consideração a Proposta 223/CM/2017. -----

----- Voto da Proposta nº 223/CM/2017 – ‘Delegação de Competências outorgado com a Junta de Freguesia de Campo de Ourique e a celebração de novo Contrato com a Junta de Freguesia de Belém’. A Proposta 223/CM/2017 foi **aprovada por unanimidade**, não há votos contra, não há abstenções, votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, CDS-PP, PEV, MPT, PAN, PNPN, 6IND.-----

----- Também não há nenhuma Recomendação das Comissões e, portanto, terminámos esta matéria.-----

----- Senhores Deputados, para a semana, em princípio, vamos ter a questão das perguntas à Câmara.-----

----- Eu vou ver que Propostas é que temos prontas, eventualmente, penso que haverá tempo para isso, poderemos ter na Ordem de Trabalhos um Ponto que já está a ser adiado há muito tempo, que é o debate sobre o Plano de Desenvolvimento Social da cidade de Lisboa, a sua apresentação e algumas considerações sobre este debate.-----

----- Eu queria chamar a atenção que temos um problema, houve algumas forças políticas que não apresentaram as perguntas, ou apresentaram fora de prazo, eu entendo que a regra que tem sido aqui seguida é que os prazos são para respeitar e, portanto, tenho apenas, suponho eu, 4 forças políticas que inscreveram perguntas à Câmara e as outras forças políticas não o fizeram. Se isto suscitar algum problema de maior terei que convocar a Conferência de Representantes para debater o assunto, se não suscitar nenhum problema de maior, far-se-á com aqueles que apresentaram, em tempo, as suas questões.-----

----- Posto isto, ficamos por aqui hoje, um bom trabalho e uma boa semana para todos.”-----

----- A sessão terminou, eram dezanove horas e cinco minutos.-----

----- Eu _____, a exercer funções no Gabinete de Apoio à Assembleia Municipal lavrei a presente ata que também assino, nos termos do disposto no n.º 2 do art.º 57.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, do n.º 2 do art.º 90.º do Regimento da Assembleia Municipal de Lisboa e do despacho da Senhora Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa exarado em 10 de Setembro de 2014 na folha de rosto anexa à Proposta n.º 1/SMAM/2014.-----

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