

2/13/2017

Carris passa oficialmente para Câmara de Lisboa

A autarquia de Lisboa vai iniciar funções como proprietária e gestora da Carris a partir do dia 1 de janeiro de 2017. A passagem da gestão da empresa pública para o Executivo camarário já foi oficializada.



O Governo e a Câmara Municipal de Lisboa assinaram no passado dia 21 de novembro a passagem da gestão da Carris para a autarquia da capital portuguesa. Tendo como palco o Museu da Carris em Alcântara, a cerimónia de assinatura, presidida pelo primeiro-ministro, António Costa, contou com a presença do ministro do Ambiente, João Matos Fernandes, do presidente da Câmara de Lisboa, Fernando Medina, estando também presente o secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes. Em momento solene, o Governo afirma: *“o Estado reconhece, assim, ao município de Lisboa, a titularidade administrativa do serviço público de transporte de passageiros operado pela Carris, no âmbito da relação de concessão em vigor, com as inerentes atribuições e competências de autoridade de transportes”*. O Executivo salientou que *“este acordo implementa um novo modelo de gestão descentralizado do serviço público de transporte prestado pela Carris”,* que *“visa a elevação dos atuais patamares de eficiência e sustentabilidade no desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros”*.

O evento revelou-se também o momento propício para que a autarquia apresentasse as

suas proposta para a gestão da Carris. De acordo com o presidente da Câmara lisboeta, *“nos próximos três anos serão investidos 60 milhões de euros na renovação da frota, incluindo a aquisição de 250 novos autocarros, muitos deles eléctricos e a gás, o que permitirá uma redução de cerca de 40 por cento das emissões poluentes”*. O autarca avança ainda que, para além da renovação de frota, haverá contratação por parte da empresa, ao referir que *“serão igualmente contratados 220 novos motoristas para dar resposta às necessidades existentes”*. Está ainda previsto por parte do Executivo camarário um *“aumento de 21 novas linhas, pensadas em conjunto com as Juntas de Freguesia para melhor servir as populações. Estamos também a modernizar o serviço da Carris com a instalação de Wi-Fi gratuito em todos os autocarros e com a criação de uma aplicação para que os passageiros possam verificar o tempo de espera e do trajecto, assim como verificar quais os percursos mais rápidos. Serão criados 4455 lugares de estacionamento em diversos parques dissuasores para servir melhor e com mais conforto os passageiros. As novas linhas vão ligar os principais pontos de cada bairro, escolas, mercados, centros de saúde, interface modais, etc. Se existe no bairro, o autocarro vai lá!”*, remata Fernando Medina.

O presidente da Câmara Municipal de Lisboa, afirmou também que as crianças entre 4 e 12 anos vão ter um passe social gratuito, e o passe dos idosos com mais de 65 anos vai descer mais de 40%. Fernando Medina, explicou ainda que o preço do passe sénior, Navegante Urbano, que dá para Carris e Metro, vai ser reduzido no início de janeiro de 26,75 euros para 15 euros, menos 11,75 euros por mês, o que significa uma poupança de 141 euros por ano. O autarca referiu que nos últimos anos, as tarifas da Carris *“traduziram-se em custos elevados e atingiram particularmente os mais idosos”*. Quanto às crianças até aos 12 anos, que atualmente pagam 26,75 euros, poderão usufruir de transporte gratuito. Fernando Medina explicou que assim, por exemplo, uma família com dois filhos tem uma poupança de 642 euros por ano.

Área Metropolitana de Lisboa

Questionado pela Transportes em Revista, Demétrio Alves, primeiro secretário da Área Metropolitana de Lisboa (AML), refere, perante este anúncio do autarca, que o **«único título próprio da Carris é o bilhete de bordo. Assim sendo, haverá que esclarecer se os anúncios de reduções de preços se aplicam aos títulos intermodais, porque essa já é de facto uma matéria em que a AML terá que se pronunciar. Além disso, a Câmara Municipal de Lisboa anunciou a gratuitidade para utentes até aos 12 anos. Deve-se ter em conta que os títulos intermodais têm implicações noutras empresas para além da Carris»**.

O primeiro secretário da AML adianta que **«o Estado poderia ter passado a Carris para a AML, para o município de Lisboa ou para um conjunto de municípios com ligações diretas aos serviços deste operador. Apenas colocou, como se sabe, a hipótese município de Lisboa»**. Acrescenta ainda o responsável que, **«no âmbito da AML não houve abordagem e menos ainda deliberações dos seus órgãos, relacionadas com o assunto em concreto. Aliás, no dia 17 de novembro houve uma reunião do Conselho Metropolitano, quando já havia conhecimento, embora restrito, da realização da**

cerimónia pública em que a decisão seria anunciada pelo Governo e município, e, mesmo assim, nada foi dito ou falado no órgão deliberativo». Para Demétrio Alves «não se afigura de bom augúrio tal forma de proceder. Isto, não obstante as declarações de boas intenções entretanto produzidas, que se registam».



Por seu turno, Fernando Medina, afirmou que os concelhos vizinhos da capital não devem recear a municipalização da Carris. O autarca refere “*não há que ter receio*” acrescentando que “*não há resposta para os problemas da mobilidade na cidade se não houver uma gestão integrada do problema e das soluções na área metropolitana*”. Presente na Assembleia Municipal de Lisboa, Fernando Medina explicava aos deputados do município que “*não há nenhuma solução que se possa confinar do ponto de vista conceptual e prático às fronteiras do município. Isso não existe. Não há um muro à saída de Lisboa*”. O edil acrescentou ainda que o acordo firmado com o Governo, “*não é nenhum obstáculo à resolução da questão da mobilidade a nível metropolitano*”, mas sim “*um primeiro passo da solução*”.

A Transportes em Revista procurou saber a opinião das autarquias abrangidas por linhas da Carris, mas até à hora de fecho desta edição obteve apenas resposta da Câmara Municipal da Amadora. O vereador Gabriel Oliveira, não demonstrando qualquer receio, afirmando, antes pelo contrário, que concorda «**com a decisão do Governo, já que poderá melhorar a qualidade e o funcionamento da Carris, principalmente na ótica dos seus utilizadores. Penso que existe abertura para que a Carris opere nos municípios vizinhos e em especial na Amadora para melhorar e criar novas circulações, melhorando assim a qualidade dos transportes, que é afinal o objetivo máximo de uma rede de transportes públicos**». Relativamente à gestão da Carris, Gabriel Oliveira acredita que, para além de Lisboa, as restantes autarquias devem ter também uma palavra a dizer: «**deverão ser os municípios a fazer a gestão da Carris, já que conhecem melhor a realidade local, os seus problemas e as respetivas soluções**».

Com ou sem intervenção de outros municípios, Fernando Medina já disse que quer que Tiago Farias, atual presidente dos Transportes de Lisboa (Carris, Metropolitano de Lisboa e Transtejo), ocupe o novo cargo de direção da Carris. Com a municipalização da empresa pública, é agora necessário constituir-se uma nova equipa de gestão.

Contas

Para além de novos administradores, a Carris irá também necessitar de quadros. Ao jornal Público, Tiago Farias revelou que, desde 2011 saíram da Carris cerca de mil trabalhadores. Cenário que se agravou com a política de contenção de despesas da coligação PSD/CDS. Para além disso, com a formação da empresa Transportes de Lisboa, alguns serviços das três empresas foram agregados, tal como o conselho de administração que passou a ser um só para a Carris, Metropolitano e Transtejo, havendo, por isso, agora, a necessidade de contratação de novos trabalhadores para colmatar eventuais buracos com a retirada da Carris dos Transportes de Lisboa.

Também no que diz respeito a despesas, no final de novembro, a Carris disponibilizou o seu relatório de contas correspondente ao ano de 2015. Nos números apresentados pela empresa pública de transporte de passageiros é revelado um EBITDA positivo de 3,8 milhões de euros, tendo obtido, no entanto, um valor líquido negativo de 21,215 milhões de euros. Este valor mostra-se, contudo, menor comparado com os 59,63 milhões de euros negativos de 2014.



No relatório revela-se igualmente que os contratos de “swaps” de taxas de juro realizados pela empresa, significavam, no final de 2015, potenciais perdas de cerca de 51 milhões de euros. Em causa estão os “swap” de taxa de juro sobre quatro empréstimos, designadamente no valor de 215 milhões de euros, de 90 milhões e dois empréstimos de 100 milhões de euros, cada. Estas potenciais perdas, ficarão, tal como as dívidas da Carris, a cargo do Estado. Aquando da assinatura da transição da Carris, do Governo, para a Câmara de Lisboa, ficou declarado que as dívidas da empresa não seriam passadas para a autarquia, ficando o Estado responsável por estas. O primeiro-ministro, António Costa, disse, aliás, na cerimónia oficial de entrega da Carris à Câmara que, *“o Estado não faz aqui nenhum favor, porque o Estado mantém-se responsável por aquilo que já é responsável, que é a dívida que criou. E justamente, aliás, fica responsável, porque em grande medida, como todos sabemos, a dívida das empresas de transporte resultam fundamentalmente do incumprimento, durante 40 anos e em sucessivos Governos, das responsabilidades do Estado, das obrigações do Estado para o financiamento do sistema de transportes, designadamente das indemnizações compensatórias. Portanto, o Estado não faz nenhum favor”*.

Do acordo entre o Governo português e a autarquia ficou estabelecido que à Câmara caberá, a partir de janeiro, *“assumir a obrigação de pagamento à Carris das compensações por obrigações de serviço público a que haja lugar, bem como os resultados de exploração da empresa”*.

por Miguel Ribeiro Pedras

Por:

Fonte: