



ASSEMBLEIA MUNICIPAL DA MAIA

ATA NÚMERO TREZE

ATA DA OITAVA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL DA MAIA REALIZADA NO DIA VINTE DE DEZEMBRO DE DOIS MIL E DEZANOVE. -----

----- Ao vigésimo do mês de dezembro de dois mil e dezanove, pelas vinte horas e trinta minutos, no Salão Nobre do Edifício dos Paços do Concelho, reuniu a Assembleia Municipal, na sua oitava sessão extraordinária, convocada pelo seu Presidente, António Gonçalves Bragança Fernandes, em edital datado de dez de dezembro com a seguinte **ORDEM DE TRABALHOS:** -----

1. Período da Ordem do Dia: -----
 - 1.1. – **Terceira Proposta de Revisão ao Plano das Atividades Mais Relevantes do Município, para o ano financeiro de doiz mil e dezanove; Primeira Proposta de Revisão ao Plano das Atividades Mais Relevantes do Município, para o ano financeiro de dois mil e vinte;** -----
 - 1.2. – **Terceira Proposta de Revisão ao Orçamento da Despesa do Município, para o ano financeiro de dois mil e dezanove; Primeira de Revisão ao Orçamento do Município, para o ano financeiro de dois mil e vinte;** -----
 - 1.3. – **Contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências de autoridade de transportes relativas ao serviço público de transporte intermunicipal de passageiros e exploração pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. e aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros explorado pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.;** -
 - 1.4. – **Critério de rateio da dívida orçamental da Área Metropolitana do Porto, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro;** -----

 1.5. – Aditamento ao contrato interadministrativo de delegação de competências relacionadas com o sistema de mobilidade e serviço público de transportes de passageiros entre a Área Metropolitana do Porto e os Municípios; -----

1.6. – Alienação de dois lotes de terreno para construção integrados no projeto “Masterplan do Sobreiro”, a realizar mediante hasta pública; -----

1.7. – Alteração dos Estatutos e delegação de competências no âmbito do Decreto-Lei n.º 107/2012, de 29 de novembro, na Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M.; -----

O Senhor Presidente, Eng.º António Gonçalves Bragança Fernandes, deu início aos trabalhos com uma saudação a todos os presentes, dando de seguida nota dos seguintes pedidos de substituição do Senhor Deputado Carlos dos Santos Teixeira, que foi substituído pelo Senhor Sérgio Alexandre da Silva Gomes; da Senhora Deputada Carla Susana Ferreira Dias, que foi substituída pela Senhora Maria João Neno Escobar; da Senhora Deputada Cristiana Maria Monteiro Carvalho, que foi substituída pelo Senhor Manuel Francisco Figueiredo; do Senhor Deputado José Paulo Rodrigues Cerqueira, que foi substituído pela Senhora Raquel Adriana Salgado Freitas Azevedo; do Senhor Presidente da Junta de Freguesia de Pedrouços, que foi substituído pela Senhora Isael das Dores Ferreira Carvalho e do Senhor Presidente da Junta de Freguesia do Castelo da Maia, Manuel Moreira Azenha, que foi substituído pelo Senhor Eugénio José Vieira Teixeira. Os documentos comprovativos desta substituições fazem parte integrante da ata como documentos **um a seis**. Estiveram ausentes os Senhores Deputados Fernando Miguel Ferreira dos Santos e Rui Miguel de Sousa Moreira. -----

1. Período da Ordem do Dia: -----

1.1. – Terceira Proposta de Revisão ao Plano das Atividades Mais Relevantes do Município, para o ano financeiro de doiz mil e dezanove; Primeira Proposta de Revisão

ao Plano das Atividades Mais Relevantes do Município, para o ano financeiro de dois

mil e vinte: -----

----- Inscreveram-se os Senhores Deputados: -----

Carla Susana Fernandes Ribeiro, após cumprimentar todos os presentes, leu o documento identificado com o número **sete**. -----

Manuel Cristóvão Martins de Sá Pimenta, após cumprimentar todos os presentes, deu nota que pelos documentos apresentados relativos a este ponto, constataram que era proposto reduzir a afetação de verbas em áreas que o Executivo tinha defendido e proclamado de forma reiterada nesta Assembleia como sendo apostas importantes da defesa do ambiente, das pessoas e dos bens. O BE também proclamava e defendia a concretização de políticas que assegurassem a sustentabilidade ambiental, onde o bem-estar das populações e dos seus bens fossem acautelados, o que esta punha em causa. Nesse sentido, impunha-se uma pergunta: o que justificava esta escolha? -----

----- Colocada à votação a “**Terceira Proposta de Revisão ao Plano das Atividades Mais Relevantes do Município, para o ano financeiro de doiz mil e dezanove; Primeira Proposta de Revisão ao Plano das Atividades Mais Relevantes do Município, para o ano financeiro de dois mil e vinte**” foi a mesma aprovada por maioria com dezassete (17) votos contra da Coligação “Um Novo Começo”, CDU, BE e da Senhora Deputada Maria Clara da Costa Lemos. -----

1.2. – Terceira Proposta de Revisão ao Orçamento da Despesa do Município, para o ano financeiro de dois mil e dezanove; Primeira Proposta de Revisão ao Orçamento do Município, para o ano financeiro de dois mil e vinte: -----

----- Inscreveram-se os Senhores Deputados: -----

Rui Leandro Alves da Costa Maia, após cumprimentar todos os presentes, deu nota que tinha uma pergunta para o Senhor Presidente da Câmara Municipal, que não tinha feito

M. J. S.

quando da discussão das Grandes Opções do Plano e do respetivo Orçamento, mas dada a oportunidade que tinha agora neste ponto, gostaria que o Senhor Presidente da Câmara lhe respondesse com todo o detalhe à questão que lhe iria colocar que era na rubrica “sociedades e quase sociedades não financeiras” havia uma alteração de cerca de cinquenta e um mil euros, e gostava de saber com objetividade o que eram estas “outras sociedades”. -----

Carla Susana Fernandes Ribeiro, após cumprimentar todos os presentes, leu o documento identificado com o número **oito**. -----

Manuel Cristóvão Martins de Sá Pimenta antes de fazer a sua intervenção, deu nota de uma questão formal, era que o mapa apresentado, fls. 3B, falava em alteração do Orçamento de dois mil e dezanove e na convocatória, o ponto referia dois mil e vinte e o Senhor Presidente da Assembleia tinha lido de facto dois mil e vinte. Na ordem de trabalhos falava em dois mil e vinte. Esta questão podia não ser relevante, mas o BE tinha constatado este facto. Mais acrescentou que todos queriam que os membros da Assembleia Municipal decidissem de forma consciente e responsável. A documentação remetida aos Grupos Municipais que fundamentava as propostas submetidas a deliberação deste órgão eram muitas vezes parcas de informação relevante que pudesse contribuir para a satisfação daqueles princípios. No caso em concreto, facilitaria a análise que tivesse sido facultada a proposta número dois, dado que tinham a número um e depois a número três. Salientou que a número dois já tinha sido apresentada anteriormente, mas seria útil neste momento. O mapa constante na folha 3B relevava a transferência de dois mil e quinhentos euros entre a aquisição de serviços - diminuição e instituições sem fins lucrativos - aumentos. Neste sentido, questionou: um – que serviços não eram adquiridos? dois – que instituições sem fins lucrativos eram beneficiadas? -

O Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago, após cumprimentar todos os presentes, esclareceu que o reforço que estava previsto nesta terceira

proposta de revisão ao Orçamento, este cinquenta e um mil, seiscentos e dois euros do reforço, era para a STCP. A classificação “outras” era para esse objetivo. A verba que estava prevista nestas sociedades não financeiras e classificada aqui como “outras” ou “públicas” e depois “outras”, era exatamente a STCP e a verba que faltava para responder à necessidade que tinha sido transmitida no Acordo que tinha sido feito pelo Senhor Primeiro-Ministro e pelo Ministro do Ambiente e da Transição Energética, com o Presidente da Área Metropolitana do Porto e do Presidente da Câmara Municipal do Porto, que foi quem fez a articulação da verba que precisavam que rondava este valor. Esta rubrica era exatamente para corresponder a essa necessidade, para poderem depois, a seguir, aprovar o ponto um três da ordem de trabalhos. Quanto à dúvida do Senhor Deputado do BE, os dois mil e quinhentos euros de reforço que também estava vertido nesta Revisão para instituições sem fins lucrativos, era uma instituição de proteção civil, sita no Lugar de Sangemil, a K9, tendo sido um reforço plurianual que tinham aprovado na Câmara Municipal e depois pela Assembleia Municipal e só depois era que a Câmara Municipal poderia aprovar efetivamente o subsídio a atribuir à Instituição, de forma a dar o devido suporte financeiro. Em relação à questão da Senhora Deputada da CDU no ponto anterior, deu nota que depois poderia abordar quando falassem do ponto um três. -----

Rui Leandro Alves da Costa Maia usou a palavra para fazer o seguinte esclarecimento: o Senhor Presidente da Câmara Municipal tinha feito referência ao reforço de cinquenta e um mil euros, mas a verba a destinar à STCP era esta total de um milhão, quinhentos e noventa e um mil euros. Reafirmou que era o total e era tudo para a STCP, segundo indicação do Senhor Presidente da Câmara Municipal. -----

O Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago, esclareceu que já havia a dotação de um milhão, quinhentos e trinta e seiscentos, mas como a

A ds.
necessidade era de um milhão, quinhentos e noventa e um mil, teve que se reforçar com cinquenta e um mil euros. -----

----- Colocada à votação a “Terceira Proposta de Revisão ao Orçamento da Despesa do Município, para o ano financeiro de dois mil e dezanove; Primeira Proposta de Revisão ao Orçamento do Município, para o ano financeiro de dois mil e vinte” foi a mesma aprovada por maioria com dezasseis (16) votos contra da Coligação “Um Novo Começo”, CDU, BE e uma (1) abstenção da Senhora Deputada Maria Clara da Costa Lemos. -----

1.3. – Contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências de autoridade de transportes relativas ao serviço público de transporte intermunicipal de passageiros e exploração pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. e aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros explorado pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.: -

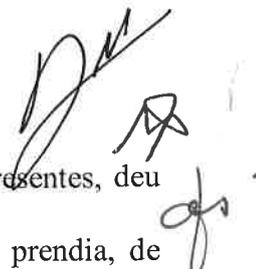
----- Inscreveram-se os Senhores Deputados: -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia, após cumprimentar todos os presentes, deu nota que usava a palavra para colocar uma questão prévia à Mesa e à Assembleia Municipal sobre a matéria supracitada. De seguida, leu o documento identificado com o número **nove**. -----

Francisco José de Magalhães Couto e Silva, após cumprimentar todos os presentes, leu o documento identificado com o número **dez**. -----

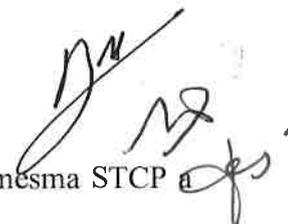
Manuel Alfredo da Rocha Maia realçou que a questão prévia por si colocada tinha que ser discutida antes da discussão do ponto em si. Solicitou assim à Mesa que primeiro se pronunciasse sobre esta questão. -----

O Presidente da Assembleia Municipal, António Gonçalves Bragança Fernandes, deu nota que a Mesa iria pronunciar-se em devido tempo. -----



António Fernando Gomes de Oliveira e Silva, após cumprimentar todos os presentes, deu nota que estavam a debater uma matéria importante para o Município que se prendia, de grosso modo, com a municipalização da STCP. Salientou que subscrevia inteiramente aquilo que o Senhor Deputado da CDU tinha dito e era com perplexidade que via um Decreto-Lei amputar grosseiramente competências desta Assembleia Municipal e tinha a esperança que no âmbito deste “geringonçado” processo de municipalização da STCP, esta Assembleia Municipal fosse chamada a pronunciar-se sobre uma matéria que para ele era importantíssima enquanto maiato, que era a aceitação destes vinte e cinco milhões/vinte e seis milhões de euros em ações no seu valor nominal, consubstanciada essa aceitação num acordo parassocial que até ao momento, pelo menos ele próprio, não conhecia. Para quem estava em causa e até para quem aqui estava e não tinha percebido bem o que o Senhor Deputado da CDU tinha dito, foi que o Governo tinha dado ações e porque qualquer membro do Governo ou até o Governo inteiro tinha escrito num Decreto-Lei que dava, independentemente de qualquer formalidade jurídica, tinham que aceitar, de forma grosseira, estas ações, quando por exemplo, qualquer maiato que queira doar um terreno ou uma casa ao Município teria que obter a concordância da Assembleia. Independentemente do objeto em causa, e hoje estavam a falar da STCP, realçou que não gostava que este Governo ou qualquer outro, amputasse e fizesse tábua rasa das leis que regulavam a atividade dos autarcas. Para evitar ter que vir novamente discutir a questão prévia, tendo percebido que a mesma não tinha tido um grande acolhimento, deu nota que a questão prévia colocada era correta e existia, mas ao contrário do Senhor Deputado da CDU que fazia condicionar a discussão destas duas pretensões do Município e do Governo, para ele próprio ser prévia ou ser *a posteriori*, não era particularmente relevante. Em abono da verdade, o que aqui se tratava era de uma alteração a um contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências da Autoridade de Transportes e um aditamento ao contrato de concessão de serviços públicos de transporte.

Tudo isto uma “chinesise” imensa. Quem andava de autocarro, achava que os autocarros eram da STCP e não conseguia de todo perceber se a Autoridade de Transportes era o Governo, a Área Metropolitana do Porto ou o Município, até para quem era utente dos serviços públicos, essa matéria, que até para quem exercia cargos políticos, era complexa. Para esses concidadãos era uma mera irrelevância. O que estavam de facto a fazer hoje era retirar da esfera do Governo as competências que tinha na área dos transportes, nomeadamente na STCP, ou neste caso, exclusivamente na STCP, e depois tratariam da área restante da operação. O Governo tinha aprovado o Decreto-Lei já aludido, cento e cinquenta e um de dezanove e tinha entregue aos Municípios as ações e ao município da Maia a responsabilidade de acompanhar a evolução da empresa através de uma Unidade Técnica. O Governo demitia-se da sua missão, entregando-a aos Municípios e todos tinham percebido que esta entrega tinha aqui, tal como já tinha sido referido, um aspeto positivo que era permitir que os Autarcas exercessem um maior controlo sobre a atividade da empresa. Isso era de facto algo positivo neste processo. Mas, em abono da verdade, era a única coisa positiva para o município da Maia. A Coligação “Maia em Primeiro” iria votar favoravelmente este ponto, sem nenhuma felicidade. Iria fazê-lo porque entendia que não tinha nenhuma alternativa à data de hoje. A alternativa seria o Município não participar neste contrato interadministrativo e como tal, correr o risco de ver os maiatos afastados da possibilidade de utilizar as linhas que hoje eram fornecidas no Município pela STCP. Era evidente que esta era uma possibilidade teórica, desconhecendo se o Governo teria essa coragem, mas a verdade era que a diferença financeira entre o que existia no passado e o que existia hoje não era assustadora para a Maia. Havia, porém, aqui uma mensagem que gostaria de passar aos maiatos: a Maia iria cumprir as suas obrigações com a STCP, obrigações essas que estavam quantificadas e que de facto, totalizariam até dois mil e vinte e quatro, sete milhões e meio de euros. Relembrou à Assembleia Municipal e a todos que quando Portugal foi governado pela maioria



conservadora de direita, a Câmara Municipal da Maia tinha rigorosamente a mesma STCP a servi-la e não gastava nada que se parecesse com isto. Aliás, até não gastava nada. Ressalvou que não iria fazer nenhuma análise técnica-jurídica destes documentos para além das que já tinham sido feitas. O que era importante era que os maiatos percebessem que a Câmara Municipal e a Assembleia Municipal iriam aprovar este contrato interadministrativo e o aditamento ao contrato de concessão de serviços públicos de transportes porque queriam assegurar a manutenção dos serviços existentes, mas, em momento algum, reconheciam que este era o caminho necessário ou capaz de fortalecer a operação da STCP no município da Maia e nos Municípios que, num futuro próximo, a iriam compor. Este modelo de gestão era um modelo que se limitava a prever o pagamento das despesas de funcionamento da STCP e um investimento reduzido face às reais necessidades do Serviço de Transporte Coletivos do Porto. A par de tudo isto, havia ainda uma municipalização centralizada no município do Porto, ou seja, quem mandaria na STCP, não havendo nada mais, pelo menos na posse da Coligação “Maia em Primeiro”, seria o seu acionista maioritário que era o município do Porto e a Câmara do Porto. Aliás, era a este Município e era esse acionista quem competia indicar a Administração. Portanto, para não criar nos maiatos falsas expectativas, a capacidade de intervenção do município da Maia na gestão efetiva da STCP, não era de todo compaginável com os sete milhões e meio de euros que iriam colocar na empresa. Mas o que não tinha remédio, remediado estava. Ele próprio sabia bem que, por diversas razões, este modelo não agradava a muita gente, às forças políticas mais à esquerda e também não agradava muito às que estavam mais à direita e que governavam este Município. Salientou que gostaria muito mais que a Maia, que tinha capacidade financeira para injetar milhões na STCP, tivesse também responsabilidades objetivas de gestão no Município onde era responsável e não tinha. Manifestou ainda a sua preocupação, dado que salvo melhor entendimento e informação, a STCP tinha um passivo que andava na ordem dos trezentos e cinquenta milhões de euros, se



calhar mais. Este passivo, no Decreto-Lei que originava esta intermunicipalização, dizia que o Estado iria assumir as suas responsabilidades porque tinha sido ele o causador. Iria também assumir o passivo existente no balanço a trinta e um de dezembro de dois mil e dezanove, crendo que o mesmo era de trezentos e setenta milhões de euros, e do qual a Maia era acionista em dez por cento. Se estiver no balanço da STCP esse valor no dia trinta e um, e tendo lido e relido que isso não afetaria a capacidade de endividamento do Município, gostaria que alguém lhe explicasse como. Deixou ainda o alerta de que no caso da Maia não era muito preocupante, mas que no caso de outros Municípios, seria catastrófico. Questionou para onde iria a dívida da STCP. Recebeu informação do Senhor Presidente da Câmara Municipal que seria transferida na íntegra para o Tesouro. Saliou que ficava assim mais satisfeito. Este era um dos aspetos que devia preocupar a todos e que, no meio desta completa dispersão de informação e neste acelarar de vontade do Governo de se livrar da STCP, tinha ficado pendurada. Reafirmou que não voltaria ao púlpito para falar da STCP e transmitiu ao Senhor Deputado da CDU que enquanto membro da Comissão de Transportes que esta Assembleia tinha criado, tinha feito um trabalho muito meritório. Afirmou que sabia bem que ele iria aqui reclamar, com legitimidade, da falta de informação que já o Senhor Deputado do BE tinha aludido, e porque não queria cá regressar, afirmou que a Comissão, e tinha esperanças, tinha a possibilidade de intervir produtivamente nesta matéria, que era importantíssima para os maiatos. -----

----- Colocada a votação da admissão da Questão Prévia à Mesa e à Assembleia, apresentada pela CDU, documento identificado com o número nove, foi a mesma **rejeitada por maioria com trinta e seis (36) votos contra da Coligação “Maia em Primeiro”, da Coligação “Um Novo Começo” e do Senhor Presidente da Junta de Freguesia de Vila Nova da Telha, Joaquim Silva Azevedo.** -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia deu nota que não tinha percebido o alcance da votação acabada de verificar, questionando concretamente o que foi decidido, se era prosseguir a discussão do ponto um três. -----

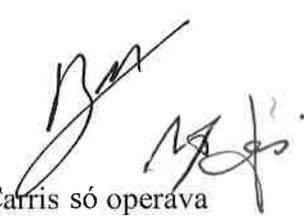
O Presidente da Assembleia Municipal, António Gonçalves Bragança Fernandes deu nota que sim. -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia leu o documento identificado com o número **onze**. -----

Rui Leandro Alves da Costa Maia prescindiu do uso da palavra. -----

Paulo Sérgio Fernandes da Rocha, após cumprimentar os presentes, salientou que tinham que ter memória e deu nota que não compreendia esta última intervenção, se os STCP deviam ser ou não privatizados, porque o PSD, o anterior Governo, efetivamente ia privatizar a STCP e quem tinha revertido essa privatização tinha sido este Governo. Este Governo do Partido Socialista, que tinha sido hoje muito atacado, e a Assembleia Municipal da Maia decidiu que o alvo era o Governo. Mas tinham-se esquecido que a citada empresa continuava na esfera pública porque assim o PS tinha querido. O Governo iria assumir a dívida, não tendo nenhum prejuízo nem encargo. O Governo contratou funcionários, investiu em novos autocarros a gás – duzentos e setenta e nove – e depois instituiu um passe único. Estavam todos de acordo que era um grande ganho para todas as famílias relativamente ao passe único. Depois entendeu que este seria o melhor modelo, aproximar a gestão da STCP à população. Salientou que tinha constatado que alguns discordavam, mas iriam aprovar, para não serem uma ilha, outros discordavam porque havia a dúvida se preferiam privatizar a empresa. Efetivamente, não havia investimento dado que iria passar para a mão dos privados, logo as linhas podiam ficar exatamente como estavam, porque as privadas iriam ver como o negócio seria feito. Este modelo era o que o PS tinha entendido ser o melhor e ele próprio achava e até convidava o Senhor Presidente da Câmara Municipal a dizer se concordava ou não, ou se também só tinha votado para não ficar só, uma ilha. -----

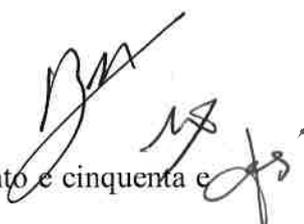
O Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago salientou que este assunto era complexo e de grande responsabilidade, mas era também um assunto desafiante porque ou entravam ou ficavam de fora. Realçou que só havia estas duas hipóteses. Perante esta realidade, considerava que a opção para o Município, embora percebesse as dores que ela provocava porque até agora viveram como viveram e não tiveram nunca nenhuma preocupação em termos orçamentais relativamente a esta temática dos transportes, salvo os transportes escolares. Este era um novo paradigma e uma nova realidade que estavam a querer viver. A Maia teria que olhar para as questões com frontalidade e com um sentido de assunção de riscos. As coisas não aconteciam se estivessem imutáveis ou estáticos. A realidade era que havia uma empresa que hoje era integralmente pública, cuja dívida que ela tinha e que tinha sido somada certamente por falta de governação acertada, por incompreensão de muitos, pela criação de prejuízos desnecessários. Havia esta dívida que iria ser assumida por inteiro pela Administração Central, sendo assim mais dívida pública para os portugueses. Mais acrescentou que tinham que decidir se queriam assumir as responsabilidades ou não. Em dois mil e quinze, o Governo de então, decidiu transferir a competência dos transportes para os Municípios, e os mesmos, na Área Metropolitana do Porto, decidiram entregar esta competência à AMP. Fazia sentido que os transportes na AMP tivessem uma gestão integrada e global. Aqui havia duas realidades: havia a STCP que até agora era do Estado e que tinha sido objeto de um acordo de gestão por sete anos que estava a decorrer, e no qual a Maia tinha entrado juntamente com mais cinco – Gaia, Porto, Valongo, Gondomar, Matosinhos. Eram estes seis Municípios que assumiram, há uns anos, a gestão da STCP. E por isso, a Câmara Municipal da Maia, no caso concreto, tinha assumido uma responsabilidade financeira na ordem dos setecentos mil euros/ano, em osp's – obrigações de serviço público. Agora, muito recentemente, em Lisboa, a Carris tinha sido municipalizada, deixando de ser do Estado e passou a ser da Câmara Municipal de Lisboa. Aqui no Porto, quiseram fazer algo de idêntico,



mas em vez de ser só a Câmara Municipal do Porto, dado que em Lisboa a Carris só operava em Lisboa e aqui no Porto não era essa a realidade. No Porto, a STCP operava no Porto e em mais cinco Municípios, e sendo assim, estes cinco foram convidados a fazer parte desta intermunicipalização. Este assunto, não que tivesse dado autorização nenhuma enquanto Presidente da Câmara Municipal da Maia, mas a verdade era que o Presidente da Área Metropolitana do Porto juntamente com o município do Porto foram falar com o Governo e o respetivo Ministério e chegaram a um acordo, que era basicamente aquele memorando de entendimento que tinha levado à Câmara para tomar conhecimento, mas que era um mero memorando de entendimento e não um compromisso. Era um acordo, uma intenção de algo e que todas as Câmaras fizeram isso, julgando que a Maia e o Porto foram os únicos que levaram o assunto à Câmara Municipal. Os outros Presidentes dos outros Municípios assinaram, considerando que tinha sido algo propagandístico, dado que tinha sido assinado pouco antes das eleições legislativas. O memorando foi assinado e ele próprio teve o cuidado de antes levar à Câmara Municipal para tomar conhecimento e não para aprovar, porque sabia que se evoluísse tinha que ser objeto de aprovação na Câmara e aqui na Assembleia. O assunto já tinha ido à Câmara e agora estava em sede do órgão deliberativo. Não podiam assumir responsabilidades e transferências de competências e depois quando elas eram colocadas dizer amém. Tinham que ser responsáveis e assumir o risco ou algum risco. Existia de facto um risco, desde logo que não pagavam nada até agora. Mas agora ao querer ter a decisão nas mãos, tinham também que ter outras responsabilidades. Nesta gestão, já tinham assumido à volta de setecentos mil euros por ano em média. Com este upgrade da intermunicipalização, iriam assumir qualquer coisa como o dobro – um milhão e quinhentos mil euros. Aliás, era a verba que estava aqui e tinham feito a revisão para acolher esta situação. Salientou que era uma estimativa. Realçou que o seu objetivo era que nesta gestão de proximidade em que os Municípios eram parte, esperava que os mesmos pudessem dar, se



não for dez a zero, cinco a zero à Administração Central, que era despesista, que só fazia greves e que só gastava dinheiro ingloriamente. Se houver uma boa relação laboral e de cooperação entre os Municípios e governar a coisa como devia ser, considerava que podiam chegar ao final. Esta era a sua convicção de desafio, considerando que não era fácil, sabendo que os transportes não eram coisa que tendencialmente dessem lucro ou que pudessem dar lucro. Mas se não der lucro, pelo menos se forem autossuficientes ou sustentáveis, era excelente, melhorando, obviamente, as condições quer de veículos, havendo investimentos para isso. Ao contrário do que tinha ouvido, no valor destes cem milhões de euros até dois mil e vinte e quatro, nos cinco anos, estavam previstos uma melhoria significativa na qualidade dos veículos que já estava em curso e que iria continuar. Ainda assim, a STCP ainda era uma das melhores, senão a melhor, entidade operadora, em termos de qualidade. Com este avanço expressivo, deu nota que estava convencido, estando definido nas contas, que em dois mil e vinte e quatro, o figurino ia ser outro, surgindo muito mais veículos elétricos, a gás e eventualmente a hidrogénio. Também via uma fragilidade que o Senhor Deputado da CDU, que era uma pessoa que estudava os assuntos com profundidade e que depois lhe permitia ter uma opinião avalizada, podia não concordar com ela, admitindo que até concordava em parte, reconhecendo que era mais cómodo que isto estivesse no Estado Central, e se houvesse prejuízo, eles que pagassem. Aceitava isso numa lógica de serem um bocado egoístas. Mas numa lógica de quererem assumir as rédeas, assumir as responsabilidades e riscos, ele próprio pensava de outra forma, dado que queriam assumir responsabilidades. Era óbvio que o Governo estava a libertar-se de responsabilidades, estando a entregar a empresa com o património a custo zero, sem dívidas. Era dada pelo Estado. Era também verdade que no Memorando de Entendimento tinham lá umas coisas e que o Governo, sem falar com ninguém, fez um Decreto e foi retirado, designadamente ativos patrimoniais, o Museu do Carro Elétrico ou o Museu dos Transportes, uma estação de recolha em São Roque da



Lameira e não disse nada. Também tirou a cláusula travão que o Decreto cento e cinquenta e um de dois mil e dezanove dizia que isto entrava no dia um de janeiro. Quando se aperceberam disto, deu nota que foi ele próprio que numa reunião da UTS, levantou a voz e disse que se isto fosse para continuar, a Maia não entraria, porque o Governo estava a dar o dito pelo não dito, alterando as condições do Memorando. Depois, virou-se para o Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto, dizendo que tinha sido ele que tinha ido jantar ou reunir com o Primeiro-Ministro e com o Ministro dos Transportes ou do Ambiente, combinando isto que estava no Memorando e o que estava agora a ser decidido não era nada disso. Eram coisas diferentes e a sua proposta era que se isto fosse para manter, deu nota que não levaria a reunião camarária nem patrocinava nenhuma decisão favorável em nenhum dos órgãos. Ficou então decidido que ninguém levaria este assunto à Assembleia Municipal que ocorreria nesse dia, dia dois de dezembro. O Presidente da Câmara do Porto ficou incumbido de ligar ao Primeiro-Ministro e ao Ministro do Ambiente, que estavam ambos na Cimeira em Madrid, dando nota da situação e que tudo iria cair como um baralho de cartas. A resposta era que tal não aconteceria e que o Decreto-Lei iria ser alterado, colocando a cláusula travão, para que o que fosse decidido pelos seis Municípios, só entraria em vigor depois do visto do Tribunal de Contas. Esse Decreto-Lei já tinha sido aprovado esta semana pelo Governo. O património que tinha sido retirado e os ativos imobiliários passariam para a STCP, ou seja, para estes seis Municípios. Agora havia um compromisso dos seis Municípios onde estava a Câmara do Porto, ainda verbal que, em sede da UTS, de haver um acordo parassocial pelo facto do Município do Porto ter mais de cinquenta por cento do capital, não lhe permitia que ele decidisse sozinho em questões importantes ou estratégicas relacionadas com grandes investimentos e alterações de redes. Esse compromisso estava comprometido em reuniões tidas com a UTS. Saliou que iria lutar para que isso fosse uma realidade e para que a Maia e os outros quatro Municípios assumissem uma frente perante o Município do Porto para que



em sede da UTS, que era uma espécie de uma Assembleia Geral da STCP onde estavam os Municípios representados e onde se decidiam questões perante o Conselho de Administração, sendo presidida hoje pelo Presidente da Câmara do Porto. Reafirmou que iria lutar e havia este compromisso, esperando que o mesmo fosse honrado e cumprido pela Câmara Municipal do Porto, para poderem ter condições de governar a STCP com esta harmonia, com esta respeitabilidade e com esta proporcionalidade acertada. -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia usou a palavra para cinco notas de esclarecimento: a STCP mantinha-se pública, mas não tinha sido por uma decisão de acaso ou capricho do PS, mas sim porque tinha havido uma luta à esquerda, nomeadamente do PCP e de outras forças de esquerda, dos trabalhadores no sentido de preservar o carácter exclusivamente público da STCP. Não tinha sido o PS que tinha salvo o carácter público da empresa. Tinha sido a CDU que tinha trazido uma proposta de resolução no sentido desta Assembleia Municipal se pronunciar pelo carácter exclusivamente público da STCP, como tinha acontecido no ano passado. Não restavam nenhuma dúvida sobre qual era a posição do PCP e da CDU quanto ao papel do Estado que tinha que estar dentro da STCP. E não havia dúvida nenhuma. Era verdade que o Governo tinha comprado alguns veículos, mas eram precisos muitos mais. Até dois mil e vinte e nove eram precisos cento mil milhões de euros. Deu nota ainda que o passe único era uma velha luta do PCP e não tinha sido uma invenção do PS. Afirmou com toda a sinceridade ao Senhor Presidente da Câmara Municipal que quando dizia que a Maia não poderia ficar de fora, estava hoje totalmente persuadido de que se o Senhor Presidente não se tivesse isolado, e se tivesse, inclusivamente, acedido aos pedidos de informação, de reunião, de esclarecimento e de reflexão nomeadamente com a Comissão de Transportes, teriam todos, democraticamente, contribuído para robustecer a posição do município da Maia. A Maia valia seguramente muito mais no contexto da Área Metropolitana, no contexto do Grande Porto do que os nove vírgula sessenta e um por cento de capital que o Governo lhe tinha oferecido. A

Maia poderia ter defendido muito melhor os seus interesses se o Senhor Presidente não se tivesse isolado nesta matéria e tivesse ouvido atempadamente, de forma que estava certo seria produtiva, esta Assembleia e a Comissão que dela emanava. -----

----- Colocada à votação o “ **Contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências de autoridade de transportes relativas ao serviço público de transporte intermunicipal de passageiros e exploração pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. e aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transporte rodoviário de passageiros explorado pela STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.**” foi o mesmo aprovado por maioria com quatro (4) votos contra da CDU e do BE e três (3) abstenções da Senhora Deputada Maria Clara da Costa Lemos, da Senhora Presidente da Junta de Freguesia de Milheirós, Maria José Moutinho Araújo Castro e do Senhor Presidente da Junta de Freguesia de Vila Nova da Telha, Joaquim da Silva Azevedo. -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia usou a palavra para fazer declaração de voto de vencido, nos termos do artigo cinquenta e oito da Lei n.º setenta e cinco barra doze mil e treze, de 12 de setembro, usando como fundamentação os termos da questão prévia, salientando que o voto de vencido era dos dois deputados da CDU. -----

Francisco José de Magalhães Couto e Silva usou a palavra para fazer declaração de voto de vencido, nos termos do artigo cinquenta e oito da Lei n.º setenta e cinco barra doze mil e treze, de 12 de setembro, com base na intervenção feita pelo BE e na subscrição na íntegra do parecer apresentado pelo Senhor Deputado da CDU. -----

1.4. - Critério de rateio da dívida orçamental da Área Metropolitana do Porto, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro: -----

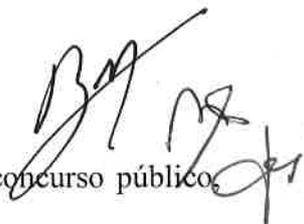
----- Não houve inscrições. -----

 ----- Colocada à votação o “Critério de rateio da dívida orçamental da Área Metropolitana do Porto, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro” foi a mesma aprovada por maioria, com quatro (4) votos contra da CDU e do BE. ----- 

1.5. – Aditamento ao contrato interadministrativo de delegação de competências relacionadas com o sistema de mobilidade e serviço público de transportes de passageiros entre a Área Metropolitana do Porto e os Municípios: -----

----- Inscreveu-se o Senhor Deputado: -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia deu nota que o texto da proposta da Câmara Municipal no considerando do aditamento proposto ao sugráfio desta Assembleia Municipal era invocado o estudo de fundamentação das operações jurídicas, económicas e financeiras do concurso para que a exploração do serviço público deveria ser assegurada em modelo de prestação de serviço público por operadores privados, selecionados através de procedimento contratual de concurso público internacional. No entanto, não eram explicitadas as razões pelas quais era feita essa opção quando o Regulamento da União Europeia estabelecia com clareza que operador de serviço público era qualquer empresa pública ou privada ou agrupamento de empresas públicas ou privadas que prestavam serviços públicos de transporte de passageiros ou qualquer organismo público que prestasse serviços públicos de transporte de passageiros. Independentemente do maior ou menor grau de adesão no seio da Área Metropolitana, incluindo os órgãos do Município às diferentes correntes de opinião e às distintas preferências quanto à natureza da propriedade das empresas. Não poderia a proposta deixar de clarificar as razões de opção de restringir as possibilidades de escolha por um elementar princípio de transparência, mas sobretudo de fundamentação do que podia configurar uma ilegalidade. De facto, dispunha o número três do artigo quinto do Regulamento da União Europeia que qualquer autoridade competente que recorresse a um terceiro que não fosse um operador



interno, deveria adjudicar os contratos de serviço público com base num concurso público, concurso esse que deveria ser aberto a todos os operadores, ser imparcial e respeitar os princípios da transparência e não discriminação. Por seu lado, o artigo décimo oitavo do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes remetia quanto aos procedimentos para o Código dos Contratos Públicos, aprovado por Decreto-Lei dezoito de dois mil e oito, na redação atualizada, o qual estabelecia que na formação e na execução dos contratos públicos deviam ser respeitados os princípios da concorrência, da publicidade, da transparência, da igualdade e do tratamento de não discriminação. Tão pouco era explicado porque razões tinha prescindido a Área Metropolitana de lançar mão do operador interno natural no seu território, isto era, a STCP com ou sem subcontratação de parte do respetivo serviço, uma figura igualmente prevista no Regulamento e no próprio Regime Jurídico do Serviço de Transportes Públicos, dispensando assim a submissão a concurso. Acrescia que o Memorando de Entendimento de intermunicipalização da STCP, outorgado a vinte e oito de agosto, afirmava, pelo menos para o conjunto dos Municípios servidos pela STCP, que a mesma Sociedade continuaria a qualificar-se como operador interno, desígnio este reafirmado pelo Decreto-Lei cento e cinquenta e um de dois mil e dezanove, de onze de outubro, que operava a referida intermunicipalização. Era nesse sentido que o artigo quarto do Memorando sobre a epífrase “Aditamento ao contrato de serviço público” estabelecia a obrigação do pagamento pelos Municípios do montante global de mais de trinta milhões e quinhentos mil euros, destinada a financiar os investimentos da STCP enquanto operador interno. Era também neste desiderato que como dispunha o número um do artigo oitavo do Decreto-Lei cento e cinquenta e um de dois mil e dezanove, os Municípios accionistas assumiam a responsabilidade pelo financiamento das obrigações de serviço público impostas à STCP enquanto seu operador interno. De resto, a discussão sobre o sistema de mobilidade e serviço público de transporte de passageiros, não poderia deixar de ser feita concomitantemente com o da alteração do modelo



institucional da STCP numa abordagem “realmente realista” integrando a análise rigorosa das necessidades das populações, da existência de sobreposições, incluindo redundâncias e lacunas. Tanto quanto sabiam, não tinha havido nomeadamente na Maia, qualquer avaliação séria dessas necessidades nem das sobreposições de linhas, limitando-se a proposta para o concurso a manter a oferta existente, tal como tinha acontecido em relação à rede da STCP a partilhar. Por outro lado, impunha-se a ponderação integrada dos papéis e das vocações do operador público e dos operadores privados no sistema para que a Área Metropolitana e os Municípios, incluindo os respetivos órgãos deliberativos, pudessem tomar atempadamente decisões informadas e acertadas, no sentido da prestação de um serviço universal de qualidade e eficiente. Chamava a atenção para o facto na decorrência do processo aqui em discussão, tal como da intermunicipalização da STCP, que os Municípios passaram a exercer poderes em relação aos sistemas que sobrepunham e que, por vezes, geravam conflitos, o que poderia evitar-se através de uma configuração eficiente desses poderes. Nesse sentido, teria sido útil que a Área Metropolitana e os Municípios tivessem acordado previamente o papel efetivo da STCP como operador interno, pelo menos no Grande Porto, gerindo todo o sistema integrado de transporte rodoviário de passageiros, independentemente da contratualização de serviços de operadores privados. A proposta de contrato introduzia uma divisão do serviço público de transporte de passageiros em cinco lotes, mas não era acompanhada de uma caracterização da oferta a contratualizar, designadamente em termos de linhas, dos horários, população a servir e articulação com a STCP e mesmo com outros meios de transportes, nomeadamente o ferroviário. Tal explicitação era essencial à ponderação de custos a recair, nomeadamente sobre o município da Maia e especialmente à fundamentação dos valores previsionais constantes do Anexo I na medida em que, embora se admitisse que não devesse ser o clausulado a proporcionar-los, era imperioso que reagissem pelos menos para a discussão, quanto mais não fosse, documentos de suporte anexos, elementos que permitissem aquilatar a

matéria de forma suficientemente informada e isso não acontecia. Tratava-se de resto de uma
informação indispensável, desde logo à imperativa tomada de decisão pela Assembleia, em
sede de revisão dos Planos de Atividades Mais Relevantes do contrato em apreço como
constava das propostas já aprovadas há momentos. Tratava-se em síntese de tornar
perceptíveis e claras, a quem tinha a incumbência de deliberar a quantificação do serviço a
garantir às populações e as correspondentes responsabilidades financeiras. -----

O Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago esclareceu
que este assunto também era importante e no fundo completava o modelo e o sistema de
transporte na Maia com o que foi falado anteriormente da STCP. Aquilo que estava decidido
em sede de Área Metropolitana, onde os dezassete Municípios que a compunham, decidiram
em tempo, e esta Assembleia decidiu, entregar as competências sobre esta matéria à AMP.
Era esta entidade que estava a liderar e a coordenar com os Municípios. Este concurso público
vinha no fundo responder àquilo que a STCP não fazia ou não podia fazer. A STCP tinha um
limite que era na ordem dos trinta por cento e de acordo com uma regra europeia não podia
fazer mais do que trinta por cento do que já fazia hoje. Esta regra era para salvaguardar a
concorrência e outros operadores. Neste momento, a STCP com a capacidade que tinha de
veículos e de recursos humanos, no fundo a capacidade que ela detinha, a STCP não podia
assumir mais do que hoje fazia. Tanto era assim que em Matosinhos, tinha havido uma crise
com a operadora que lá operava, a Resende, e a Câmara Municipal de Matosinhos na altura
quis muito que fosse a STCP a fazer o serviço que a Resende fazia mal. A STCP não pode
responder a tal pretensão e a Câmara teve que tomar uma decisão, optando por um outro
operador que era o Barraqueiro que comprou cinquenta e um por cento da Resende, ganhando
esta músculo, modernizando-se e o serviço voltou a ter melhor qualidade. Este concurso que
estava aqui em equação e que iria ser lançado pela Área Metropolitana do Porto, no início do
ano, depois de todos os Municípios decidirem sobre o assunto, iria completar a rede de



transportes públicos nos Municípios, concretamente aqui na Maia. Poderiam questionar se isso iria ser a solução e respondia que a tendência era que melhorasse significativamente porque eram os Municípios que iriam ter também capacidade de gestão e de decisão. Este contrato, a existir, era por sete anos. Ele já existia só que não nesta forma, havendo os operadores privados e neste caso na Maia era fundamentalmente a MaiaTransportes e a A. Nogueira da Costa, que faziam o serviço público de transporte, para além da STCP. Com este modelo, poder-se-ia melhorar os transportes e poder-se-ia até comparar, durante este tempo, um serviço que era feito pela STCP e um serviço que era feito por quem ganhar o lote onde a Maia estava incluída, que era uma unidade territorial constituída pela Maia, por Matosinhos e por uma área sul da Trofa. Era a unidade que ia a concurso, havendo mais quatro. Nestas quatro, havia duas onde a Maia intervinha, mas de forma residual. No fundo, o lote contratual expressivo era o referido da Maia, Matosinhos e Trofa. Aquilo que se esperava era que o mercado analisasse este concurso público internacional, para estes cinco lotes, para os dezasseis Municípios da Área Metropolitana do Porto, uma vez que o Porto não entrava, mas havia carreiras de várias unidades que entravam no Porto, tal como acontecia hoje. Este concurso iria ser colocado no mercado internacional e iriam esperar pelos resultados. O objetivo era melhorar o serviço e haver até um custo menor. Sabiam que se isto tiver resultados positivos, e havendo propostas, o valor por quilómetro iria ser até menor ou bastante menor do que aquele que a STCP praticava. Poderiam assim até comparar o custo por quilómetro da STCP e o custo por quilómetro dos operadores privados, sabendo assim onde existiam as gorduras e os custos acrescidos e o porquê. Considerava que era um modelo em termos de comparação bastante virtuoso. Esperava que resultasse porque a situação até agora vivida, era de facto uma situação menos boa. As coisas estavam agora a evoluir com o passe único, o *part*, com a absorção por parte deste modelo dos transportes escolares e iriam agora assumir responsabilidades na STCP, controlando e monitorizando este concurso para

que ele tenha resultados. Considerava que, paulatinamente, iriam melhorar os transportes públicos. -----

----- Colocada à votação o “**Aditamento ao contrato interadministrativo de delegação de competências relacionadas com o sistema de mobilidade e serviço público de transportes de passageiros entre a Área Metropolitana do Porto e os Municípios**” foi o mesmo aprovado por maioria com quatro (4) votos contra da CDU e do BE. -----

1.6. - Alienação de dois lotes de terreno para construção integrados no projeto “Masterplan do Sobreiro”, a realizar mediante hasta pública: -----

----- Inscreveram-se os Senhores Deputados: -----

Carla Ribeiro Fernandes Ribeiro leu o documento identificado com o número **doze**. -----

Francisco José de Magalhães Couto e Silva leu o documento identificado com o número **treze**. -----

O Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago deu nota que tinha percebido a visão do Senhor Deputado do BE, a qual não era descabida. Achava que aqui era mais descabida do que na Quinta do Mosteiro. Considerava que aqui fazia mais sentido isto do que aquilo que achava que devia ser. Admitia que na Quinta do Mosteiro o que foi sugerido pelo BE seria mais admissível. De qualquer modo, a opção da Câmara Municipal, porque tinham possibilidade de fazer aquilo que tinham necessidade de fazer, tinham outros terrenos e outros lotes em vários sítios e no Sobreiro fazia sentido haver uma revitalização desta forma com outros usos, com comércio ao nível do rés-do-chão. Mais acrescentou que havia a hipótese de um destes lotes até ser um hotel, o que seria bem-vindo, dado que os hotéis existentes estavam permanentemente cheios e era necessário no Centro de pelo menos de mais dois/três hotéis, num prazo imediato até seis/oito anos, de quatro/cinco estrelas. Considerava também que um deles deveria ter uma vocação mais desportiva e um destes dois lotes, podia ser passível de ter esse uso. O que estavam aqui a fazer, no fundo, era bom e o

MT
diñheiro que poderiam vir a usufruir era para fazer um centro comunitário ao lado, cujo projeto já estava feito, um belíssimo centro comunitário para servir o Concelho, concretamente a cidade e aquela zona do Bairro do Sobreiro. Já lá existia um centro explorado pela Santa Casa da Misericórdia da Maia, num edifício adaptado e este seria muito mais consistente e com uma qualidade, uso e condições comparavelmente melhores, com um edifício icónico, com grande qualidade estética e arquitetónica. Também informou que em curto prazo, iriam construir no Sobreiro, logo que fosse assinado o Acordo com a Secretaria de Estado da Habitação, um edifício novo, com cinquenta e seis habitações, de tipologias baixas, basicamente T1 e alguns T2, porque havia uma necessidade acrescida de família ou de idosos, ou de famílias com uma pessoa e um descendente. Era um projeto equilibrado para diversificar também os usos e os fins que existiam já hoje naquela área e que dentro de um ano, quando já estivesse toda requalificada, iria ficar totalmente diferente e quase irreconhecível. -----

----- Colocada à votação a “**Alienação de dois lotes de terreno para construção integrados no projeto “Masterplan do Sobreiro”, a realizar mediante hasta pública**” foi o mesmo aprovado por maioria com dois (2) votos contra do Bloco de Esquerda e duas (2) abstenções da CDU. -----

1.7. - Alteração dos Estatutos e delegação de competências no âmbito do Decreto-Lei n.º 107/2012, de 29 de novembro, na Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M.: -----

----- Inscreveu-se o Senhor Deputado: -----
Manuel Cristóvão Martins de Sá Pimenta leu o documento identificado com o número **catorze**. -----

O Senhor Presidente da Câmara Municipal, António Domingos da Silva Tiago usou a palavra para contrariar o Senhor Deputado do BE, porque não era nada do que tinha sido dito

o que se pretendia. Uma vez que tinham assumido recentemente esta competência, tinham que lhe dar consequência e resposta, a partir de janeiro, a empresa municipal de estacionamento iria prestar esse serviço em vez de ser a Câmara Municipal a fazer. Era para isso que ela existia, para isto e para muito mais, a que a vida de hoje obrigava. Quer a PSP, quer a GNR, quer a Polícia Municipal iriam continuar a fazer aquilo que faziam, se possível melhor, com mais meios, com melhores equipamentos. Relembrou que tinham aprovado um Protocolo com o Governo que tinha ficado de fazer o projeto da Esquadra/Divisão da Maia e o de ter pronto, no final deste ano, para que depois a Câmara Municipal pudesse lançar o concurso público e o Governo depois pagar à medida que essa obra fosse sendo feita. Aquilo que tinha conhecimento e que estava a lutar para que mudasse, era que hoje que estavam quase no final do ano, nem a adjudicação do projeto o Governo ou o Ministério da Administração Interna tinha feito. Deu nota que tinha feito um pedido de audiência ao novo Secretário de Estado para questionar em que situação estava. Isto para dizer que, às vezes, queriam mais mas não tinham essa disponibilidade e as forças de segurança, quer a PSP quer a GNR tinham essas obrigações de atender às questões de trânsito, de estacionamento e às contra-ordenações. Aquilo que a Câmara Municipal se propunha a fazer, através da empresa municipal de estacionamento que cada vez mais iria ser uma empresa de mobilidade e não só de estacionamento, era fazer toda a agilização dessas competências e iria ficar com a receita para poder responder eficazmente a essas mesmas competências. O Estado, com a transferência de competências para as Câmaras Municipais, deixou de ter essa receita e agora os Municípios iriam assumi-la de corpo inteiro e a empresa de estacionamento iria fazer a agilização e o processamento de toda esta transferência de competências. Não iriam entregar a uma empresa externa, mas sim à empresa que melhor condições tinha para desenvolver esta missão que era a empresa municipal. -----

Manuel Cristóvão Martins de Sá Pimenta esclareceu que os deputados do BE interpretavam os documentos que eram facultados pelo Executivo. Não tinham o dom de adivinhar o que estava na mente desse mesmo Executivo. Não iria questionar se estava de facto a fazer bom aproveitamento dos recursos, acreditando que sim, mas, objetivamente, na documentação havia de facto o alargamento de fiscalização e do poder de auatar. -----

----- Colocada à votação a “**Alteração dos Estatutos e delegação de competências no âmbito do Decreto-Lei n.º 107/2012, de 29 de novembro, na Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M.**” foi o mesmo aprovado por maioria com dezasseis (16) votos contra da Coligação “Um Novo Começo”, CDU e BE. -----

Manuel Alfredo da Rocha Maia usou a palavra para fazer a seguinte declaração de voto: “O grupo municipal CDU votou contra esta proposta em coerência com a sua posição relativamente à transferência destas competências na sessão de vinte e seis de junho, passada”.-----

----- E sendo vinte e três horas e cinquenta e sete minutos do dia vinte de dezembro, foi dada por encerrada a sessão, de que, para constar, se lavrou a presente ata que vai ser assinada pelos Membros da Mesa: Presidente da Assembleia Municipal, António Gonçalves Bragança Fernandes, pela 1.ª Secretária, Márcia Isabel Duarte Passos Resende, e pela 2.ª Secretária, Susana Filipa Coelho Rafael. -----

O Presidente: _____

A 1.ª Secretária: _____

A 2.ª Secretária: _____

Assembleia - Maria Lurdes

De: Carlos Teixeira <cteixeiramaia@gmail.com>
Enviado: 13 de dezembro de 2019 12:31
Para: Assembleia - Maria Lurdes
Assunto: Re: CONVOCATÓRIA E EDITAL - 8ª SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA A.M. - 20 DEZ

Encontrando-me impossibilitado para estar presente nas próximas Assembleias Municipais, por motivo de doença,, pedia a V.Exª o favor de comunicar ao Senhor Presidente da Assembleia Municipal essa impossibilidade, pedindo que considere justificadas as minhas ausências.

Respeitosos cumprimentos

Carlos Teixeira

Assembleia - Maria Lurdes <maria.lurdes@cm-maia.pt> escreveu no dia quinta, 12/12/2019 à(s) 16:00:

Exmos. Senhores

Deputados da Assembleia Municipal da Maia

Por indicação do Senhor Presidente da Assembleia Municipal da Maia, serve o presente para remeter ao Senhores Deputados, a Convocatória para a Sessão referida em epígrafe assim como o respetivo Edital, mais se informa que os documentos serão oportunamente publicados na plataforma digital da Assembleia Municipal.

Em nome do Senhor Presidente da Assembleia Municipal, remetemos a V. Exas os melhores cumprimentos

*Convocação e
requisito de links e arquivos
pedido de
justificação
João do Silva
Almeida*

Maria de Lurdes Cerqueira

Apoio à Assembleia

Ext. 8756 |maria.lurdes@cm-maia.pt

Telef. +351 229 408 600 | www.cm-maia.pt



Substituição

1

Assembleia - Maria Lurdes

De: Carla Dias <dias.kazukazu@gmail.com>
Enviado: 13 de dezembro de 2019 14:23
Para: Assembleia - Maria Lurdes; ps fr
Assunto: Re: CONVOCATÓRIA E EDITAL - 8ª SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA A.M. - 20 DEZ

Boa tarde:

Venho por este meio justificar a ausência por motivos profissionais e solicitar a minha substituição à Assembleia Extrordinária de 20 de Dezembro de 2019.

Atenciosamente

Carla Susana Ferreira Dias

Bancada da Coligação Um Novo Começo

Em qui., 12 de dez. de 2019 às 16:00, Assembleia - Maria Lurdes <maria.lurdes@cm-maia.pt> escreveu:

Exmos. Senhores

Deputados da Assembleia Municipal da Maia

Por indicação do Senhor Presidente da Assembleia Municipal da Maia, serve o presente para remeter ao Senhores Deputados, a Convocatória para a Sessão referida em epígrafe assim como o respetivo Edital, mais se informa que os documentos serão oportunamente publicados na plataforma digital da Assembleia Municipal.

Em nome do Senhor Presidente da Assembleia Municipal, remetemos a V. Exas os melhores cumprimentos

Comopue o resumo
da lista

Maria de Lurdes Cerqueira

Apoio à Assembleia

Ext. 8756 | maria.lurdes@cm-maia.pt

Telef. +351 229 408 600 | www.cm-maia.pt



Para já não
escobou



Assembleia - Maria Lurdes

De: Presidente <agbfernandes@gmail.com>
Enviado: 16 de dezembro de 2019 20:46
Para: sandra.martins@cm-maia.pt; advmarciapassos@gmail.com; Assembleia - Maria Lurdes; filipa.c.rafael@gmail.com; antonio.oliveira.silva@gmail.com
Assunto: Fwd: 8ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia - pedido de substituição

António Bragança Fernandes

Início da mensagem reencaminhada:

De: Cristiana Carvalho <cristianammcarvalho@gmail.com>
Data: 16 de dezembro de 2019, 16:34:39 WET
Para: presidente.assembleia@cm-maia.pt
Cc: ps fr <psfr310@gmail.com>
Assunto: 8ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia - pedido de substituição

Exmo Sr. Presidente da Assembleia Municipal da Maia,

Na sequência da convocatória para a 8ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal, a ter lugar no dia 20 de de de 2019 pelas 21h30, informo V. Exa. que, por motivos profissionais, não poderei estar presente, pelo que desde já solicito a respetiva substituição.

Com os melhores cumprimentos

Cristiana Carvalho

Virado
Convoque-se o suplente de link

Ismael Figueiredo

Assembleia - Maria Lurdes

De: Paulo Cerqueira <jprcerqueira@gmail.com>
Enviado: 16 de dezembro de 2019 21:38
Para: maria.lurdes@cm-maia.pt
Cc: ANTÓNIO FERNANDO OLIVEIRA e SILVA; António Bragança Fernandes; MÁRCIA Passos; Filipa Rafael
Assunto: Assembleia Municipal de 20 de dezembro

Boa noite,

Não me sendo possível comparecer à próxima Assembleia Municipal de 20 de dezembro, solicito que sejam acionados os respectivos mecanismos de substituição.

Voto de boa Assembleia.

Melhores cumprimentos,
Paulo Cerqueira

Enviado do meu iPhone=

Visto
 Comprova-se o seguinte

Pedro Carvalho
Rogério Adriano Faria
 ↓
 Sérgio Azavedo

Assembleia - Maria Lurdes

De: Joaquim Araújo <joaquimfaraujo@gmail.com>
Enviado: 17 de dezembro de 2019 11:38
Para: Presidente Assembleia Municipal da Maia
Assunto: Assembleia Municipal

Bom dia Sr. Presidente Bragança Fernandes, venho dar conhecimento da minha impossibilidade de estar presente na 8ª Sessão Extraordinária de 20 de Dezembro 2019.
Faço-me substituir pela Secretária da Junta de Freguesia, Isabel das Dores Ferreira Carvalho.
Os melhores cumprimentos

Joaquim Araújo



Freguesia de Castelo da Maia

Concelho da Maia

Exmo. Sr. Eng.º
António Gonçalves Bragança Fernandes
Presidente da Assembleia Municipal da Maia
Praça Dr. José Vieira de Carvalho
4470-202 MAIA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
		72A/119/2019	18/12/2019

Assunto: Substituição da presença na Assembleia Municipal

Eu, Manuel Moreira Azêna, Presidente da Junta de Freguesia de Castelo da Maia, deputado Municipal por inerência, ao abrigo da Lei Regimental dessa Assembleia, venho pelo presente dar conhecimento a V.Exª da minha indisponibilidade, para estar presente na 8ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal a realizar a 20/12/2019.

Face ao exposto, delego a minha presença no membro do Executivo da Freguesia de Castelo da Maia, Eugénio José Vieira Teixeira (Dr).

Com os melhores cumprimentos



8.ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia – 20 de dezembro de 2019

3º Proposta de revisão ao PAM 2019; 1ª Proposta de Revisão ao PAM 2020

APRECIÇÃO E DECLARAÇÃO

As propostas visam a introdução de valores para financiar as obrigações decorrentes da Intermunicipalização da STCP e do contrato interadministrativo relativo ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Área Metropolitana do Porto, embora sejam apreciadas e estejam destinadas a votação antes mesmo da discussão das propostas sobre essas matérias.

Independentemente da discussão de fundo que vai seguir-se nos pontos 1.3. e 1.5., importa esclarecer, quanto ao valor global de 5,6 milhões es de euros destinados a financiar a chamada municipalização da STCP nos anos 2020 a 2024, qual é realmente o valor estimado.

É que o valor, para o mesmo período, que resulta da tabela constante do Anexo A – Bases Financeiras ao Aditamento ao Contrato de Serviço Público com a STCP, ascende a mais de 7,6 milhões, se tivermos em conta que, do encargo total dos seis municípios de mais de 79,6 milhões, cabe à Maia assumir 9,61%.

Já quanto à consignação de 2,2 milhões destinados ao serviço público metropolitano de transportes, salienta-se que esta Assembleia não conhece a mínima informação sobre a oferta de serviço a contratar designadamente em termos de linhas e horários.

Acresce que para reforçar as verbas, a CM propõe-se subtrair dotações afectas a áreas muito importantes como na construção, tratamento e manutenção de espaços verdes e ajardinados em todo o concelho e na redução ou eliminação das faixas de combustíveis vegetais de terrenos florestais bem como das faixas laterais da rede viária.

E no futuro? Quando for necessário reforçar com verbas de maior calibre, as diminuições das dotações orçamentais vão ser feitas à custa de que áreas? Até porque a partir de 2021 os municípios à custa da lei das transferências/descentralização de competências, vão assumir avultados compromissos financeiros cujas transferências de verbas serão com certeza insuficientes...

Disse

8.ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia – 20 de dezembro de 2019

3ª Proposta de revisão ao Orçamento da despesa 2019; 1ª Proposta de Revisão ao Orçamento 2020

APRECIÇÃO E DECLARAÇÃO

As propostas apresentadas na 3ª Proposta de Revisão ao Orçamento de despesa 2019 visam anular despesas na rubrica de outros serviços no valor de 2500 euros para fazer reforços no mesmo valor para Instituições sem fins lucrativos;

Perguntamos que Instituições são essas?

Continuamos a reclamar que a transferências de verbas para as Juntas de Freguesias continuam a ser manifestamente insuficientes quando comparadas com as transferências realizadas para as instituições sem fins lucrativos.

A proposta apresentada para esta 1ª Revisão ao Orçamento 2020 é a anulação do valor de 502 613€ do Departamento de Sustentabilidade Territorial para reforçar a dotação nesse exacto valor na Associação de Municípios e Sociedades Públicas, ora esta revisão é necessária segundo a CM para reforçar as verbas que terá de dar hoje a estes organismos; E amanhã a quais e a que preço? E em detrimento de que serviços e da qualidade prestada?

Disse



*Não foi aceita
foi*

8.ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia – 20.DEZ.2019

[Handwritten signatures and initials]

- 1.3. – Contrato interadministrativo de delegação e competências de autoridade de transportes relativas ao serviço público de transporte explorado pela STCP e aditamento ao contrato de concessão de serviço público

Questão prévia à Mesa e à Assembleia

Antes de passarmos à discussão da proposta que nos é trazida, é necessário colocar uma questão prévia – a da legalidade da decisão que esta Assembleia se prepara para tomar.

Sem ter tomado quaisquer deliberações nesse sentido, através dos órgãos próprios – Câmara Municipal e Assembleia Municipal – o Município da Maia vê-se detentor de 5.814.801 acções da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto – STCP, SA, correspondentes a 9,61% do capital da referida sociedade, até ao próximo dia 31 detido exclusivamente pelo Estado português e, a partir de 1 de janeiro de 2020, na posse de seis municípios, com todos os efeitos e consequências.

Não tendo nomeadamente esta Assembleia, este órgão deliberativo, decidido aprovar a entrada do Município da Maia no capital da STCP ou sequer aceitar a “oferta” do Governo ^{de aceitar} para que se torne accionista da mesma sociedade, cuja titularidade é transmitida para o seis municípios por um mero acto unilateral do Governo, a saber, o Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de Outubro, parece evidente que quaisquer actos que consubstanciem a assunção de responsabilidades e encargos por parte deste Município estarão feridos de ilegalidade.

Com efeito, sem embargo de se discutir e votar a seguir o Contrato Interadministrativo de Delegação e Partilha de Competências de Autoridade de Transportes Relativas ao Serviço Público de Transporte Intermunicipal de Passageiros explorado pela STCP, é de toda a pertinência aferir se previamente teria a Assembleia de pronunciar-se sobre a “adesão” do Município à STCP, ou sobre a aceitação do capital da empresa que o Governo tenciona transmitir-lhe.

É que não basta a outorga do Memorando de Entendimento celebrado em 28 de Agosto p.p., entre os seis municípios servidos pela STCP, a AMP e o Governo, aliás invocada no DL 151/2019, para fundamentar a transmissão que agora se dá como consumada .

Assim, salvo melhor entendimento, esta proposta não deve ser votada, *devido ser o pedido de*
que o município esteja habilitado com poderes técnicos sobre o ponto.

Os eleitos da CDU – Coligação Democrática Unitária

[Handwritten signature]

**BLOCO DE ESQUERDA
MAIA**

10

1.3 O.T.**Contrato interadministrativo – Autoridade de Transportes e STCP**

Este é mais um exemplo de como uma reestruturação bem intencionada acaba por ser posta em causa ao procurar-se satisfazer interesses corporativos, *a priori* garantidos, em prejuízo das populações. Há assim um desencanto na população sobre as escolhas da Esquerda, relativamente a um serviço público de que se espera eficiente capaz de responder às necessidades de todos.

Na sequência de um “Memorando de Entendimento” em 28 de Agosto de 2019 entre o Estado e os seis municípios servidos pela STCP que antecipou a intermunicipalização da STCP, foi publicado em 11 de Outubro último o Dec. Lei nº 151/2019 que, entre outras medidas, integra com algumas especificidades a STCP no sector empresarial local, transmite a totalidade do capital social detido pelo Estado para os municípios e estabelece a sucessão das competências de autoridade de transportes do Estado para a AMP quanto aos transportes de âmbito intermunicipal explorado pela STCP (nº 2 do artº 2º), assumindo os municípios as respectivas competências por meio de contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências.

Pelo referido Decreto Lei nº 151/2019, a STCP terá a qualidade de “operador interno” dos seis municípios, os quais assumirão os resultados de exploração da empresa bem como a obrigação de pagamento à STCP das compensações por “obrigações de serviço público”, para além da possibilidade de acesso da STCP a outras compensações financeiras decorrentes da disponibilização de títulos de transporte intermodais e de passes sociais. O Estado assumirá a dívida financeira da STCP por cuja criação tenha sido responsável, incluindo responsabilidades pelas operações de derivados financeiros e as indemnizações compensatórias devidas à empresa pela prestação de serviço público, o pagamento dos encargos com a renovação da frota aprovada até 2019 bem como as responsabilidades por complementos de pensões de reforma ou invalidez dos pensionistas e trabalhadores da STCP.

Para concretização deste normativo legal que adopta um novo modelo de exploração estão a ser trazidas à votação das assembleias municipais diversas propostas. Mas antes de se assumir uma posição sobre tais matérias, é importante ter em conta que há quatro anos atrás, os utentes e as autarquias estavam confrontadas com um plano de destruição da STCP, organizada pelo governo PSD/CDS-PP. Todos os dias dezenas de autocarros não chegavam a circular por falta de motoristas. Foram aumentados os preços das viagens, mas os utentes desesperavam nas paragens, os horários não podiam ser cumpridos. As transferências financeiras do Estado (indemnizações compensatórias) diminuíram brutalmente, para

asfixiar financeiramente a STCP. Em 2011 ainda foram transferidos 19 milhões de euros, mas em 2014 já só foram atribuídos 12 milhões e em 2015 não atingiram sequer 4 milhões de euros.. Com a degradação do serviço de transportes, promovida pelo então governo PSD/CDS-PP, a STCP perdia 10 milhões de passageiros todos os anos. A privatização estava em marcha e só a sua reversão após eleições, permitiu manter a STCP na esfera pública.

Sobre as propostas agora em apreciação:

– “aditamento aos contratos interadministrativos de delegação de competências relacionadas com sistema de mobilidade e serviço público de transporte de passageiros”

- “critério de repartição” da dívida orçamental da Área Metropolitana do Porto

- “aditamento ao contrato de concessão de serviço público de transportes rodoviários de passageiros explorado pela STCP”

apresentamos duas observações: a primeira, quanto ao processo e uma segunda mais sobre o conteúdo das propostas.

Sobre o processo, esta assembleia municipal não teve informação em tempo oportuno nem qualquer participação nos procedimentos que culminaram na publicação do Decreto Lei nº 151/2019 de 11 de Outubro, o que para nós é inaceitável.

E quanto ao conteúdo: **não aceitamos a escolha política**, baseada num estudo sobre a aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na Área Metropolitana do Porto, que serve de fundamentação ao aditamento ao contrato interadministrativo de delegação de competências, de que a contratualização do serviço público deve ser realizada por lotes e que **“a exploração do serviço público intermunicipal e do serviço público municipal que lhe foi delegado deve ser assegurada por operadores privados”**, que poderão prestar serviço de transportes por veículos com número de anos muito superior ao que é definido como aceitável para uma mobilidade sustentável.

Para o Bloco de Esquerda, uma gestão da STCP pelos seis municípios, pela sua proximidade e por possibilitar um maior escrutínio público, é uma vantagem para os passageiros do transporte público. Mas tal gestão intermunicipal não implica que o Estado deixe de ter quaisquer obrigações em matéria de transporte público de passageiros. Tem antes que significar a melhoria do quadro laboral dos seus trabalhadores, a satisfação dos passageiros pelo cumprimento dos horários e a criação de novas carreiras, a redução da emissão de poluentes, um novo papel na mobilidade intermunicipal.

Os documentos em apreciação não asseguram, a nosso ver, aqueles objectivos pelos quais há muito lutamos. Assim, o nosso voto só pode ser Contra.

Maia, 20 de Dezembro de 2019

Grupo Municipal do Bloco de Esquerda

8.ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia – 20.DEZ.2019

- 1.1. – Contrato interadministrativo de delegação e competências de autoridade de transportes relativas ao serviço público de transporte explorado pela STCP e aditamento ao contrato de concessão de serviço público

DECLARAÇÃO

A decisão que esta Assembleia se prepara para tomar é das mais sérias jamais tomadas, pelas consequências e com custos pesados para o Município e para os municípios vizinhos que se vislumbram, e especialmente na vida das populações, que se arriscam a não ver efectivamente melhorado o serviço de transportes públicos a que têm direito e que, mais cedo do que tarde, verão degradado o que lhes é servido.

O que vai acontecer é fruto de uma armadilha para o poder local montada pelo Governo, na qual caíram, de forma irresponsável, os presidentes de Câmara da região do Grande Porto que, sem consultar previamente os órgãos deliberativos e sem escutar aqueles que, como na Maia, se preocuparam em pedir informações, reflectir sobre o processo em curso – aliás às ocultas nomeadamente da Assembleia Municipal – e porfiaram o mais que lhes foi possível em contribuir para que pudesse servir as populações.

A armadilha, como o PCP e a CDU há muito avisam, consiste em entregar às câmaras uma empresa cujos financiamento, equilíbrio, investimento e responsabilidades múltiplas exigem a responsabilização do Estado, mas da qual o Governo quis desligar-se, desorçamentando encargos que sabe serem pesados e transferindo-os para os orçamentos municipais, quando é claro que alguns deles não conseguirão satisfazer as suas obrigações financeiras e que outros, como é o caso da Maia, acabarão por canalizar para a STCP recursos que fazem falta noutras áreas.

(Acabamos de verificar, de resto, que isso já está a acontecer nas revisões aos Planos de Actividades Mais Relevantes e aos Orçamentos da Despesa, há momentos discutidos...)

De facto, numa operação de eleitoralismo evidente mas com custos pesados a prazo, o Governo, a AMP, a STCP e os presidentes das câmaras municipais, sem que tenha sido discutido e votado nos Executivos, e muito menos nas assembleias municipais, assinaram, em 28 de Agosto, um memorando de entendimento para a transmissão da propriedade da empresa para os municípios, bem como para a transferência de responsabilidades financeiras para as autarquias



O PCP e a CDU não rejeitam a entrada das autarquias no capital da empresa, nem a assunção e partilha de responsabilidades, mas tornaram há muito claro que o Estado deve permanecer na STCP, pelo menos com a maioria do capital, assegurando o financiamento público e sendo um garante da coesão social e territorial, sob pena de os municípios não disporem de recursos suficientes para assegurar as operações e o investimento na renovação de frota, entre outras necessidades.

A previsão dos encargos – ou melhor, as previsões, que eram umas na assinatura do memorando de entendimento em agosto e são outras, mais gravosas agora – só à conta de obrigações de serviço público, nos anos de 2020 a 2024, ascendem a mais de 79,6 milhões de euros para os seis municípios abrangidos, cabendo à Maia mais de 7,6 milhões.

Note-se que estes encargos reportam-se apenas às linhas e horários da STCP em vigor, o que compromete quaisquer veleidades de reivindicação de novos percursos, melhores horários, redes mais próximas das populações, de que bem carecem especialmente as freguesias não centrais da Maia, um dos concelhos mais mal servidos.

As pesadas responsabilidades transferidas para os municípios far-se-ão sentir de forma ainda mais severa com a necessidade, já num imediato, de vultuosos investimentos que farão aumentar a incerteza, o risco de degradação de viaturas e serviços e a ameaça da entrega, mais tarde ou mais cedo, a interesses privados.

Segundo um relatório elaborado, para a STCP, pelo Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada da Universidade Católica, entre 2020 e 2024, a empresa terá de assegurar um plano de investimentos de mais de 100 milhões de euros, mas o Estado só pagará pouco mais de metade, porque já eram compromissos assumidos, já que após 2024 nada mais pagará.

Nesse horizonte de cinco anos, será necessário pagar mais de 75,7 milhões de euros – aos quais acresce o IVA – para a aquisição de autocarros, cabendo às autarquias pagar mais de 36 milhões de euros, cabendo à Maia mais de 3,5 milhões (exatamente 3.550.473 euros).

Ou seja, nos próximos cinco anos a Maia terá de desembolsar um total, ainda sem IVA, de 11.207.072 euros!

(= 75,7 ME, sem IVA)

Senhor Presidente,

Estará V. Exa. em condições de garantir a esta Assembleia que o Município da Maia reúne recursos suficientes para satisfazer obrigações de tal monta sem sacrificar outras áreas?

Sinceramente receamos que não esteja.

E preocupa-nos que neste conjunto de documentos não haja uma palavra sobre a possibilidade de financiamento estatal das operações da STCP, nem ao menos através de um contrato programa.

Senhor presidente,



Sendo manifesta a necessidade de melhorar e alargar na Maia a oferta da STCP, do que resultará a obrigação de aumentar as compensações financeiras devidas a título de serviço público, que garantias nos dá de conforto financeiro do Município para as satisfazer sem furtar recursos a outras áreas vitais?

Mais: que poderes efectivos terá V. Exa. e o Município para fazer valer os interesses e pontos de vista desta autarquia, quando a composição do capital da STCP e a correspondente distribuição de lugares na Administração asseguram uma hegemonia ao Porto (53,69%) e escasso peso específico à Maia (9,61%)?

Segundo o memorando que V. Exa. outorgou, o Município do Porto tem o poder para nomear o presidente do Conselho de Administração e outros dois administradores – um executivo e um não executivo. Aos restantes cinco concelhos cabe nomear, em conjunto, um administrador executivo e outro não executivo.

Mais: o Porto terá também os poderes de nomear o Gestor do Contrato” da STCP e de ser o “representante comum” dos municípios junto da empresa, para o exercício dos poderes de Autoridade de Transportes.

Vistas as coisas, a Maia terá a sua intervenção circunscrita à Unidade Técnica de Coordenação, cujos trabalhos serão aliás coordenados pelo Porto...

Não é uma questão de somenos, e que muito provavelmente veremos evidenciada quando, mais tarde ou mais cedo, formos confrontados com a ameaça de a STCP circunscrever a sua atividade ao concelho do Porto – ainda que mantendo algumas ligações estratégicas – e desguarnecer linhas que, por esta ou aquela via, irão cair no regaço dos operadores privados ou deixarem pura e simplesmente de existir.

Na informação sumária que o Senhor Presidente trouxe à última sessão ordinária desta Assembleia, bem fez a declaração de fé num almejado acordo parassocial, a celebrar entre os municípios, que aclarasse – citamos – as:

“relações futuras entre os accionistas/municípios em temas estratégicos como a governança, investimento, financiamento e alteração de redes, entre outros, para cujas decisões não pode, nem deve, ser suficiente o mero exercício da expressão nominal do capital social detido, exigindo consensos alargados”.

Ora, o que aqui se decide não pode repousar na maior ou menor adesão aos desejos e às expectativas do presidente do Executivo. Do que se decidir depende o futuro de uma empresa – e da relação deste município com ela e da qualidade do serviço à população que cumpre garantir – que tem um papel central na estruturação da coesão e da solidariedade territorial, económica e social.

Em suma, Senhor Presidente, Senhores Deputados, ao ser cúmplice num processo errado e precipitado, ao furtar-se a um debate atempado e partilhado que informasse de forma consistente um pensamento estratégico sobre a problemática da mobilidade, ao cair mesmo



numa inadmissível chantagem, com a ameaça mais ou menos velada de perda de transportes, a Maia perdeu uma oportunidade soberana de fazer valer os direitos das populações.

Resta-nos garantir que, pela parte do PCP e da CDU, não claudicamos nem desistimos.

Disse.



8.ª Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal da Maia – 20 de dezembro de 2019
Alienação de dois lotes de terreno para construção integrados no projecto “Masterplan do Sobreiro”

APRECIÇÃO E DECLARAÇÃO

O Grupo Municipal da CDU em princípio considera uma boa ideia criar condições para a promoção de habitação, comércio e serviços junto, ou no interior, de complexos de habitação pública, como forma de contribuir para a eliminação do efeito de gueto e para a diversificação social.

Mas encaramos com reserva quaisquer eventuais sinais ao mercado especulativo para habitação, até porque convenhamos a localização desses lotes ficam à face de duas principais artérias da cidade ou até para fins turísticos..

A diversificação de usos e utilizadores ajuda (em teoria) a integrar; de qualquer forma, porquê alienar terrenos públicos para habitação, neste caso privada, em vez de o utilizar para espaço verde?

Uma zona já de si tão densamente habitada, seria mais importante, a nosso ver, do ponto de vista social, ecológico e até integrador a existência de um espaço verde.

A argumentação da Câmara para a venda é: servir para financiar o investimento no Centro Comunitário do Sobreiro.

Mas também é verdade que a Câmara se gaba do seu superavit! Então porque não o usa? Ou vai usá-lo futuramente para pagar uma intermunicipalização dos STCP, feita à pressa, sem consulta ...

Por conseguinte o grupo municipal da CDU irá se abster.

Disse

**BLOCO DE ESQUERDA
MAIA**



13

Ponto 1.6 OT

Alienação de terrenos para construção

Relembramos e reafirmamos a nossa oposição, conforme referimos e dissemos nesta Assembleia, no passado dia 16, acerca da alienação de outros terrenos que também reuniam óptimas condições para a construção de habitação social

Os terrenos na área do Sobreiro, objecto desta proposta de alienação, encontram-se já em área de habitação social relevante e por maioria de razão deveriam ser afectos ao mesmo fim.

por exemplo
Com esta operação, para nós incompreensível, perde-se uma oportunidade para uma intervenção de substituição das torres, reconhecidas por não responderem às condições de segurança e habilitade exigidas.

Maia, 20 de Dezembro de 2019

Grupo Municipal do Bloco de Esquerda

**BLOCO DE ESQUERDA
MAIA****Ponto 1.7 OT****Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M.****Declaração de Voto**

A finalidade da EMEM, E.M. é fiscalizar o estacionamento de rua e parques pagos. Como de resto está descrita no seu pacto social.

Com esta proposta está-se a alargar o seu âmbito de competências parecendo-nos que em clara sobreposição com as competências das autoridades policiais: Polícia Municipal, Polícia de Segurança Pública e Guarda Nacional Republicana. Estes corpos policiais têm estatutos próprios consignados na Lei, que a serem alargados à EMEM, EM. irá implicar outras consequências e enquadramento potenciadoras de conflitos institucionais

Com esta proposta, no nosso entender, põe-se em causa os princípios para que a EMEM foi criada e aprovada nesta Assembleia, razão pela qual votamos contra.

Maia, 20 de Dezembro de 2019

Grupo Municipal do Bloco de Esquerda

Handwritten signatures and a circled number '54' in the top right corner.