



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

PROPOSTA N.º 22 /2013

Assunto: Deliberação de Aprovação do Desenvolvimento e Implementação de Iniciativas de Carsharing na Cidade de Lisboa

Pelouros: Mobilidade e Infra-estruturas Viárias; Ambiente Urbano, Espaços Verdes e Espaço Público; Finanças.

Serviços: DMMT, DMAU, DMF

Considerando que:

- a) O *Carsharing* corresponde a um serviço de partilha (aluguer de automóvel à hora), por um grupo de pessoas, de uma frota de automóveis, de diversas categorias, pertencentes a uma associação, entidade ou empresa gestora de frota de veículos (ver Explicitação do Conceito *Carsharing* no Anexo I);
- b) Os últimos desenvolvimentos destes serviços proporcionam uma grande flexibilidade, constituindo um sistema aberto, permitindo que se deixe o carro em qualquer local (espaço de estacionamento legal) e não obrigatoriamente num posto fixo, por recurso a soluções com dispositivos tecnológicos de referenciação/ localização das viaturas;

Por outro lado, atendendo a que:

- c) A mobilidade urbana deve considerar a utilização de todo o tipo de veículos e soluções de transporte, complementando a movimentação de pessoas e mercadorias em meio urbano, devendo a CML desenvolver e propor medidas que permitam a promoção da utilização dos modos mais diferenciados e sustentáveis possíveis;
- d) O município de Lisboa não pode ficar alheado desta problemática, devendo ser o promotor pioneiro da inovação e da alteração de paradigmas no âmbito da mobilidade urbana, assumindo-se como impulsionador e difusor de novas soluções de vanguarda, complementares e inovadoras de mobilidade em relação aos modos de transporte usuais;
- e) Os serviços de *Carsharing* complementam outros desenvolvimentos de modos e soluções de transporte em curso e implementados nos últimos anos, potenciando uma oferta de transporte cada vez mais variada, sendo notório o seu interesse para a cidade;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

- f) A possibilidade actual de, tecnologicamente, ser viável implementar novas soluções de *Carsharing*, afastando-se de outras propostas menos evoluídas e que necessitavam da afectação de lugares de estacionamento no espaço público, situação que anteriormente foi apresentada e rejeitada;
- g) Este tipo de soluções de *Carsharing* mais recentes não inviabilizam a utilização dos lugares de estacionamento na via pública por outros utilizadores, não existindo reserva permanente de qualquer espaço;
- h) O novo Regulamento Geral de Estacionamento na Cidade de Lisboa, em fase de aprovação, prevê uma solução técnica de enquadramento para estas situações, com recurso a um "Dístico de Mobilidade", permitindo que a EMEL, enquanto operador do estacionamento municipal, possa operacionalizar o sistema de *Carsharing*, uma vez que estará enquadrada regulamentadamente;
- i) O "Dístico de Mobilidade", conforme foi concebido e se encontra previsto no novo Regulamento Geral de Estacionamento, possibilita o estacionamento em todas as Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, sem limite de tempo, de veículos dedicados a atividade de *Carsharing*, ou seja, de prestação de serviços de organização e aluguer, visando a disponibilização ou a partilha de veículos por períodos reduzidos, mediante o pagamento de uma tarifa mensal de €50,00 (cinquenta euros) por veículo, podendo este dístico ser atribuído a pessoas colectivas devidamente licenciadas para o desenvolvimento da atividade de *Carsharing*, que sejam proprietárias, adquirentes com reserva de propriedade ou locatárias em regime de locação financeira ou de aluguer dos veículos à que diga respeito o pedido;
- j) Poderão existir soluções que englobem ainda a opção por veículos eléctricos, igualmente enquadrados no novo Regulamento Geral de Estacionamento na Cidade de Lisboa, através da criação do "Dístico Verde", que possibilitará a gratuitidade do estacionamento na via pública por veículos eléctricos, como forma de incentivo à sua utilização;
- k) O "Dístico Verde", por sua vez, titula a faculdade de estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, sem limite de tempo, por parte de veículos eléctricos, e poderá ser atribuído a pessoas colectivas devidamente licenciadas para o desenvolvimento da atividade de *Carsharing*, que sejam proprietárias, adquirentes com reserva de propriedade ou locatárias em regime de locação financeira ou de aluguer dos veículos eléctricos à que diga respeito o pedido;
- l) Toda a actividade dos fornecedores deste tipo de serviços é enquadrada em legislação própria e que obriga a que as empresas de *Carsharing* tenham que ser licenciadas nos termos da lei, sem descurar o pagamento das devidas taxas à CML ou solicitar a sua isenção;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

Nestes termos, tendo em consideração que:

- m) Urge que a CML defina as regras relativas ao desenvolvimento e implementação de iniciativas de *Carsharing* na cidade de Lisboa, atendendo ao impacto relevante que as mesmas terão no sistema de mobilidade da cidade;
- n) No tocante à vertente de utilização dos lugares de estacionamento, nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, a sua implementação deve ser enquadrada pela EMEL, de acordo com as premissas supra definidas;
- o) A EMEL deve adotar os novos "Dístico de Mobilidade" e "Dístico Verde" e a afectá-los a este tipo de iniciativas;
- p) É entendimento do pelouro da Mobilidade que as empresas que desenvolvam a atividade de *Carsharing* deverão beneficiar da isenção do pagamento da taxa de publicidade relativa aos veículos adstritos a esta actividade, durante o período de 5 anos, como medida de incentivo à implementação deste novo sistema de mobilidade na cidade, nos termos do n.º 7 do Artigo 12.º do Regulamento Geral de Taxas, Preços e outras Receitas do Município de Lisboa e do n.º 2 do Artigo 12.º da Lei n.º 2/2007, de 15 de janeiro, com as alterações constantes das Leis n.º 22-A/2007, de 29 de junho e nº 55-A/2010, de 31 de dezembro, devendo esta isenção ser total para veículos automóveis eléctricos e parcial para veículos automóveis convencionais.

Assim, e em face do exposto, tenho a honra de propor que a Câmara Municipal de Lisboa delibere:

1 – Aprovar, ao abrigo do disposto nas alíneas u) do n.º 1 e d) do n.º 7 do Artigo 64.º da Lei n.º 169/99, de 18 de setembro e respetivas alterações, a implementação e o desenvolvimento de iniciativas de Carsharing na cidade de Lisboa, com base nos pressupostos anteriormente referidos.

2 – Aprovar, ao abrigo da alínea a) do n.º 6 do artigo 64.º da Lei 169/99, de 18 de setembro e respetivas alterações, submeter à assembleia municipal para que esta, ao abrigo da alínea h) do n.º 2 do artigo 53.º da mesma lei, conjugada com o n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º da Lei n.º 2/2007, de 15 de janeiro, conceda a isenção total ou parcial, por cinco anos, relativamente à taxa de publicidade dos veículos adstritos ao desenvolvimento da atividade de Carsharing, por parte das empresas que desenvolvam esta actividade, devendo esta isenção corresponder às percentagens seguintes:



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

Ano	Veículos Automóveis	Valor da redução da taxa de publicidade (conforme Regulamento)
2013	convencionais	80%
	eléctricos	100%
2014	convencionais	65%
	eléctricos	100%
2015	convencionais	50%
	eléctricos	100%
2016	convencionais	35%
	eléctricos	100%
2017	convencionais	20%
	eléctricos	100%

Lisboa, 10 de Janeiro de 2013.

Os Vereadores

Fernando Nunes da Silva

José Sá Fernandes

Maria João Mendes

Anexos: Anexo I – Explicação do conceito de *Carsharing*; Anexo II – Informação relativa ao cálculo financeiro do benefício fiscal associado à isenção da taxa de publicidade por veículo.



Explicitação do Conceito *Carsharing*

O presente texto é baseado no documento intitulado Transportes Partilhados, datado de Março de 2011, pertencente à Colecção de Brochuras Técnicas/ Temáticas elaborado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), no âmbito do denominado Pacote da Mobilidade.

1. Introdução, Gestão da Mobilidade e Transportes Partilhados

O conceito de gestão da mobilidade pressupõe, actualmente e de um modo abrangente, uma abordagem orientada para a gestão da procura de transporte de passageiros e de mercadorias, considerando a criação de parcerias e de um conjunto de medidas que promovam a mudança de atitudes e comportamentos no sentido de uma mobilidade mais sustentável.

Estas medidas dizem respeito, sobretudo, a acções de informação, comunicação, organização e coordenação. Os principais objectivos associados à gestão da mobilidade são:

- encorajar uma mudança de atitude e comportamentos no sentido da utilização de modos de deslocação mais sustentáveis;
- melhorar a acessibilidade multimodal, em particular utilizando modos de deslocação sustentável;
- responder às necessidades de mobilidade mediante um uso integrado e eficiente, preferencialmente, das infra-estruturas existentes;
- reduzir a tendência para o aumento do tráfego motorizado através de medidas de limitação do número, distância e necessidade de viagens em veículos motorizados;
- melhorar a articulação entre os diferentes modos de transporte e promover a coordenação e a interoperabilidade entre as respectivas redes;
- melhorar a eficiência económica do sistema de transportes.

A gestão da mobilidade inclui as denominadas medidas *soft* (por exemplo a informação e comunicação, a organização e coordenação de actividades entre parceiros, entre outras) que têm como objectivo reforçar e complementar as medidas *hard* (novas infra-estruturas, como por exemplo novas linhas de transporte público ferro ou rodoviário, nova estrada, entre outras), que estão relacionadas, em particular, com o planeamento e a concepção da rede de transportes.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

Muitas são as medidas de gestão da mobilidade que permitem alcançar os objectivos apresentados. As medidas de gestão da mobilidade podem organizar-se segundo várias tipologias de que são exemplo as seguintes:

- Medidas de informação: serviço de informação e aconselhamento através de uma Loja/ Centro de Mobilidade ou Consultor de Mobilidade; comunicação e marketing;
- Medidas promocionais: assistência personalizada à mobilidade (ajuda aos cidadãos); campanhas de publicidade; acções de promoção de serviços;
- Medidas de organização e coordenação: partilha de veículo privado (*Carpooling*); serviço de aluguer de veículo (*Carsharing*, *Bike-sharing*); serviço de transporte público flexível; articulação multimodal;
- Medidas de educação e formação: formação de pessoas para proporcionar informação sobre mobilidade; cursos de gestão da mobilidade para grupos específicos; educação para a mobilidade no plano curricular;
- Medidas baseadas num local: plano de mobilidade de empresa ou equipamento/ estabelecimento, gerador/ atractor de deslocações que promove um pacote de medidas de gestão da mobilidade adaptadas às necessidades dos seus colaboradores, visitantes e fornecedores;
- Medidas de racionalização da actividade de uma organização, relacionadas com a comunicação à distância e a organização flexível do tempo: redução da necessidade de deslocações aos serviços; flexibilização de horários de abertura e encerramento das organizações;
- Acções integradoras entre modos de transporte e de gestão do espaço público (circulação e estacionamento): gestão do estacionamento; oferta de tarifas integradas na rede de transporte público e descontos em bilhetes.

Deste modo, um dos tipos de medidas que se incluem na gestão da mobilidade é o que se denomina como “a partilha do veículo”. O *Carpooling*, o *Carsharing*, o táxi colectivo (*Shared Taxi*) e o *Bike-sharing* são serviços que integram a designação geral de **Transportes Partilhados**.

2. Definição e Objectivos do *Carsharing*

A actividade de utilização de veículos automóveis partilhados intitulada *Carsharing* pode-se definir como o aluguer de um veículo, dando a oportunidade de utilização do automóvel às pessoas que não possuem viatura própria ou que, utilizando transportes públicos (por exemplo



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

nas deslocações pendulares), necessitam de um veículo por um curto espaço de tempo. O seu objectivo principal é, assim, de pretender contribuir para a redução da utilização do veículo privado e assim racionalizar a sua utilização, em particular quando o transporte público não permite satisfazer as necessidades de deslocação (complementaridade com o transporte publico).

Os objectivos específicos destes serviços inovadores, já implementadas em muitos locais, prendem-se com a sua contribuição para a redução de:

- congestionamentos de tráfego (redução do número de veículos em circulação, em particular em hora de ponta);
- problemas de estacionamento, nomeadamente nos centros das cidades (procura de estacionamento reduzida na sequência da redução do número de veículos e da garantia de lugar de estacionamento);
- consumo de energia (combustível) e poluição atmosférica;
- custos de deslocação (partilha dos custos de deslocações entre os diversos utilizadores).

O conceito da partilha de veículo faz parte integrante de uma política de mobilidade sustentável, isto é, uma política que promove uma maior sustentabilidade das deslocações, do ponto de vista ambiental, social e económico e que por isso mesmo deve estar articulada com medidas incentivadoras (estacionamento reservado, vias reservadas, serviço gratuito, etc.).

3. Princípios de Funcionamento e Destinatários

O *Carsharing* corresponde a um serviço de partilha, por um grupo de pessoas, de uma frota de automóveis, de diversas categorias, pertencentes a uma associação, entidade ou empresa gestora da frota de veículos.

Trata-se de um aluguer de automóvel à hora, com a garantia de estacionamento do veículo no início e no final do aluguer. Este sistema permite a utilização de um veículo por um determinado período de tempo, sendo normalmente facturado o tempo de aluguer e os quilómetros percorridos. O valor do aluguer inclui as despesas inerentes à utilização do veículo (compra, combustível, manutenção, seguros).

Existem vários tipos de ofertas deste serviço. Nalgumas situações a utilização de um veículo da frota disponível pode ser efectuada após reserva prévia através de telefone ou internet,



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

noutras a utilização pressupõe o levantamento do veículo com um cartão magnético de débito sem necessidade de reserva prévia.

O serviço de *Carsharing* (localização dos postos de aluguer) deve estar disponível junto das interfaces de transporte público, dos sectores de serviços e das zonas residenciais, de forma a que seja facilmente acessível, em particular a pé.

Os últimos desenvolvimentos destes serviços já proporcionam maior flexibilidade, uma vez que muitos dos actuais sistemas de gestão, permitem que se deixe o carro em qualquer posto e não obrigatoriamente no posto de entrada ou inclusivamente adoptam um sistema totalmente aberto sem postos definidos, soluções só possíveis com dispositivos tecnológicos de referência/localização da viatura. Os serviços de *Carsharing* implementados em algumas cidades têm frotas constituídas por veículos com sistemas de propulsão eficientes (nomeadamente eléctricos), o que representa uma vantagem adicional do serviço.

O *Carsharing* destina-se principalmente ao público em geral, com necessidade pontual de transporte individual para uma determinada deslocação ou período de tempo, a empresas sem frota de serviço e com necessidades de deslocações em transporte individual pontuais ou que pretendem reduzir a sua frota e racionalizar as deslocações em serviço.

Este sistema é aplicado principalmente em cidades onde:

- o serviço de transporte público é eficiente, não sendo necessária a utilização do veículo privado para as deslocações locais, sendo apenas justificável a utilização de um automóvel individual para as deslocações cujo destino não é servido eficazmente por transporte público;
- a necessidade de possuir um automóvel privado não é considerada primordial por alguns cidadãos.

4. Principais Vantagens e Inconvenientes do *Carsharing*

As principais vantagens e inconvenientes deste serviço são:

- Para o utilizador:
 - simplicidade do sistema (sem preocupações com os seguros, manutenção do automóvel, etc.);



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

- flexibilidade do sistema (escolha do tipo de veículo em função da necessidade, escolha do período de reserva, possibilidade de alteração da reserva durante o período pré-reservado);
 - lugar de estacionamento assegurado no início e no final do aluguer;
 - balanço financeiro positivo em relação a ser proprietário de um automóvel, desde que as deslocações anuais sejam inferiores a cerca de 10.000 km (este valor difere de país para país e do número de utilizadores, considerando que está directamente relacionado com os custos de utilização de um veículo).
 - necessidade de um planeamento da deslocação (horários);
 - devolução do veículo (quando é exigido), no ponto de partida;
 - ausência do serviço fora dos centros urbanos.
- Para a cidade:
- redução das emissões poluentes (ruído e atmosféricas);
 - redução do congestionamento de tráfego e da necessidade de estacionamento;
 - melhoria da segurança rodoviária através da redução da probabilidade de acidentes devido à diminuição dos volumes de tráfego;
 - melhoria da integração entre os transportes públicos e o transporte individual, quando o cidadão opta por utilizar o veículo como modo complementar de deslocação;
 - recuperação de espaço público através da sua reafecção aos diferentes modos.
 - ausência de transferência modal, do transporte individual para o transporte colectivo.
- Para as empresas:
- redução da frota própria de empresas e organizações e optimização dos custos imputados ao transporte;
 - valorização da imagem da empresa/organização em termos de sustentabilidade;
 - melhoria da utilização do estacionamento privado da empresa/organização, através da redução das necessidades de veículos próprios.
 - não se identificam inconvenientes.

Algumas das vantagens enunciadas, em particular para a cidade, só terão uma expressão significativa se o serviço alcançar um grau de adesão elevado.

5. Implementação e Perspectivas

O sucesso do incentivo à prática da utilização da partilha do veículo requer que seja enquadrado por uma política de mobilidade sustentável que promova a implementação de medidas de discriminação positiva que favoreçam a sua disseminação. A implementação



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

dessas medidas será da competência do governo ou dos municípios, podendo passar por lugar de estacionamento reservado para veículos do serviço *Carsharing*; redução do custo do combustível para os veículos destinados ao *Carsharing*; benefícios fiscais para as empresas que favorecem a utilização do sistema *Carsharing* e benefícios fiscais (redução do imposto único de circulação - IUC) para os veículos destinados ao *Carsharing*.

Os serviços descritos, embora já não constituam uma novidade em Portugal, precisam de adquirir maior expressão, o que pressupõe a divulgação das suas características e das vantagens que lhes estão associadas. A sua implementação e desenvolvimento exigem uma alteração comportamental profunda que deve estar associada à necessidade de se incutir nos cidadãos uma "Nova cultura da Mobilidade".

Neste quadro há lugar ao desenvolvimento de um conjunto de ações promocionais e de divulgação por parte das autoridades e operadores de transportes e ao estudo de incentivos públicos e privados à implementação destes serviços inovadores.

A "mobilidade combinada" é um novo conceito de organização da mobilidade moderna. Serviços clássicos de transportes com um percurso, horário e paragens definidos são complementados por serviços de *Carpooling*, *Carsharing*, táxi colectivo, transportes flexíveis, *Bike-Sharing*. Em conjunto e aproveitando sinergias, contribuem para uma completa e coerente oferta de mobilidade, que começa em algumas cidades europeias com uma boa oferta de transportes públicos e implementação expressiva de sistemas partilhados, a revelar capacidade de competição em relação à opção individual pela posse e uso do carro próprio.

A "mobilidade combinada" baseia-se no reconhecimento de que várias cidades estão hoje "abertas" 24 horas, 7 dias por semana, para responder a necessidades dos cidadãos.

Pressupõe ainda um conceito-chave, "a alternância modal, isto é permite usar em cada dia o modo ou combinação de modos que melhor se ajusta à agenda desse dia".

**CÁLCULO DE TAXAS DE VEÍCULOS LIGEIROS DE EMPRESAS QUANDO
ALUSIVA À FIRMA PROPRIETÁRIA (POR VEÍCULO / ANO)**

Artigo 4º, do ponto 029.2 b, do Regulamento de Taxas em vigor

Ano	Veículos Automóveis	Valor da redução da taxa de publicidade (conforme Regulamento)	Taxa Anual sem redução	Taxa Anual com redução	Valor da Isenção
2013	Convencionais	80%	113,80 €	22,76 €	91,04 €
	Elétricos	100%	113,80 €	0,00 €	113,80 €
2014	Convencionais	65%	113,80 €	39,83 €	73,97 €
	Elétricos	100%	113,80 €	0,00 €	113,80 €
2015	Convencionais	50%	113,80 €	56,90 €	56,90 €
	Elétricos	100%	113,80 €	0,00 €	113,80 €
2016	Convencionais	35%	113,80 €	73,97 €	39,83 €
	Elétricos	100%	113,80 €	0,00 €	113,80 €
2017	Convencionais	20%	113,80 €	91,04 €	22,76 €
	Elétricos	100%	113,80 €	0,00 €	113,80 €



ATA EM MINUTA

Nos termos e para os efeitos do artigo 92º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, com a redacção dada pela Lei nº 5-A/2002 de 11 de Janeiro e 27º nºs 3º e 4º do Código do Procedimento Administrativo, bem como o disposto no artigo 18º nº 3 do Regimento da CML, foram aprovadas na Reunião de Câmara de 16 de janeiro de 2013, os votos de pesar, as propostas a seguir discriminadas, constituindo o presente documento, bem como os originais das referidas propostas, a ata em minuta:

Voto de Pesar n.º 1/2013 (Subscrito pelo Sr. Presidente, Sr. Vereador António Carlos Monteiro e Sr. Vereador Ruben de Carvalho)

Aprovar um voto de pesar pelo falecimento do Coronel António Alves Marques Júnior, nos termos do voto de pesar;

(Aprovado por unanimidade)

Voto de Pesar n.º 2/2013 (Subscrito pela Sra. Vereadora Catarina Vaz Pinto)

Aprovar um voto de pesar pelo falecimento do cineasta Paulo Rocha, nos termos do voto de pesar;

(Aprovado por unanimidade)



Proposta n.º 20/2013 (Subscrita pelo Sr. Vereador Manuel Salgado)

Aprovar a alteração do tipo de procedimento de concurso público para concurso limitado por prévia qualificação da Empreitada n.º 49/DMPO/DCME/DPE/12 - "Reabilitação e adaptação dos edifícios municipais sitos na Avenida da Índia n.º 110 e 110A e Travessa dos Algarves n.º 2, 3, 4 e 5 com vista à instalação da Casa da América Latina e UCCLA (Financiamento PIPARU)", com a consequente aprovação das alterações ao programa de concurso, nos termos da proposta;

(Aprovada por maioria com 10 votos a favor (7PS, 2Ind. , 1PCP) e 6 votos contra (5PPD/PSD, 1CDS/PP))

Proposta n.º 21/2013 (Subscrita pela Sr.ª Vereadora Helena Roseta)

Aprovar os Critérios e procedimentos de adesão ao Serviço de Teleassistência, nos termos da proposta;

(Aprovada por unanimidade)

Proposta n.º 22/2013 (Subscrita pelos Srs. Vereadores Fernando Nunes da Silva e José Sá Fernandes e pela Sr.ª Vereadora M.ª João Mendes)

Aprovação do Desenvolvimento e Implementação de iniciativas de CARSHARING na cidade de Lisboa e submeter à Assembleia Municipal a isenção de taxas, nos termos da proposta;

(Aprovada por maioria com 10 votos a favor (7PS, 2Ind., 1PCP) e 6 abstenções (5PPD/PSD, 1CDS/PP))

Proposta n.º 23/2013 (Subscrita pela Sr.ª Vereadora M.ª João Mendes)

Deliberar sobre a proposta de pena no âmbito do Processo Disciplinar n.º 80/2011-PDI, nos termos da proposta;

(Aprovada por unanimidade)

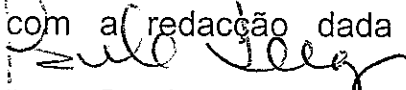


C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

Proposta n.º 854/2012 (Subscrita pelos Sr.s Vereadores do PPD/PSD)

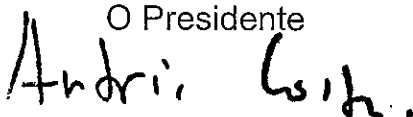
Aprovar a imediata reposição das condições de circulação no troço inicial da Avenida Brasília, junto ao Cais do Sodré, nos termos da proposta;

(Adiada)

Nos termos do n.º 3 do Art. 92.º da supra citada Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro e com a redacção dada pela Lei n.º 5-A/2002 de 11 de Janeiro eu,  Directora do Departamento de Apoio aos Órgãos e Serviços do Município mandei lavrar.

Paços do Concelho, em 16 de janeiro de 2013

O Presidente



- António Costa -

PROPOSTA Nº. 22/2013 - APROVAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DE INICIATIVAS DE CARSHARING NA CIDADE DE LISBOA E SUBMETER À ASSEMBLEIA MUNICIPAL A ISENÇÃO DE TAXAS, NOS TERMOS DA PROPOSTA;

O Sr. Presidente: - Ponto 18 da Ordem de Trabalhos, Proposta nº. 22/2013, Sr. Vereador Ruben de Carvalho.

O Sr. Vereador Ruben de Carvalho: - Muito rapidamente Sr. Presidente. Tanto quanto me lembro a CARRIS iniciou, pelo menos manifestou a intenção de fazer um serviço qualquer deste género. A única questão é saber se o fez se não fez, e se o fez quais foram os resultados, e se justifica, de facto este esforço.

O Sr. Presidente: - Sr. Vereador Álvaro de Castro. Sr. Vereador António Carlos Monteiro.

O Sr. Vereador António Carlos Monteiro: - Sr. Presidente, Srs. Vereadores. Eu confesso que fiquei um bocadinho perplexo com a proposta porque, para além do conceito de “*carsharing*”, que imagino que tenha sido, tenho ido buscar ao site do IMTT, ou por outras brochuras, aquilo que eu vejo é uma isenção de publicidade, ponto final, não vejo mais nada.

E portanto, sobre esse ponto de vista parece-me que o ponto 1 da proposta, para sermos francos, deveria ser eliminado porque nesta proposta em concreto, não há nenhum conteúdo deliberativo que promova o “*carsharing*” para além daquilo que é a questão da taxa de publicidade.

E portanto, com toda a franqueza, aquilo que é este ponto 1 a implementação e o desenvolvimento de iniciativas, aprovar a implementação e o desenvolvimento de iniciativas de “*carsharing*” na cidade de Lisboa. com toda a franqueza é de um tremendo pretensiosismo, porque esta Câmara não aprova as iniciativas de “*carsharing*”. A única coisa que efectivamente está a ser feito é aprovar uma isenção de publicidade, e seria mais, enfim, honeste e menos pretensioso do ponto de vista propagandístico que se se a tivessem àquilo que efectivamente está proposto.

O Sr. Presidente: - Sr. Vereador se um dia tem o azar de ganhar as eleições, as saudades que você vai ter deste executivo. Depois o que é que você faz nas reuniões de Câmara? Estou quase um dia tentado a votar em si, não já, só para poder ficar a assistir ao gozo do que seria isto ao contrário.

Sr. Vereador Nunes da Silva.

O Sr. Vereador Nunes da Silva: - Não, não o Sr. Vereador está a ver qual é o meu limite de resistência ao comprimidinho, e portanto está ali a ver se ...

Duas coisas para chamara a atenção, porque é que se justifica o ponto um, e porque é que a proposta vem aqui para além, obviamente, da questão das taxas, que aliás leva a que os meus colegas da Vereação subscrevam esta proposta. é por uma razão extremamente simples.

Os sistemas de *"carsharing"* atualmente existentes entre nós obrigam a ter postos fixos, isto dá uma limitação enorme aos serviços de *"carsharing"*. E portanto o que acontece normalmente é que a EMEL atribuía uns lugares reservados a isso, aliás isso da CARRIS existem em parques de estacionamento também da EMEL através duma parceria. Portanto a pessoa pega o veículo num lugar pré-determinado e tem que o depositar num lugar também reservado. Ora, os novos sistemas de *"carsharing"* está a surgir um pouco por toda a europa, a pessoas pega no veiculo onde lhe der mais jeito e larga-o onde lhe der mais jeito. E isto através de sistemas de comunicação perfeitamente espantosas, portanto, num telemóvel a pessoa recebe, pode fazer pré-reserva e coisas do estilo e depois, inclusivamente, recebe quais são os veículos que estão a 100m de distância ou 200m de distancia e não sei quantos. E se não houver isto dá uma comunicação para a central que, por exemplo diz, " olhe, nós neste momento não temos, mas pague um táxi que a gente desconta, não sei quê..." isto está a entrar numa sofisticação tecnológica e de gestão que não é compatível com o regime que está previsto a EMEL a actuar. E portanto, este problema põe-se desta forma e a EMEL pode ter aqui um papel absolutamente determinante, por exemplo – negociar directamente com os operadores qual é o pagamento do estacionamento e, inclusivamente, ter no caso, por exemplo, dos veículos eléctrico ter isenção de estacionamento e coisas no estilo. Este tipo de questão põe ... e por isso é que o Sr. Vereador não leu o ponto um todo, é que diz assim "com base nos pressupostos anteriormente referidos", e os pressupostos é exactamente isto. É esta facilidade de gestão e esta facilidade de actuação, e isso justifica vir aqui porque é, de facto, uma forma diferente da reserva de lugares de estacionamento para uso privativo etc., etc.. é só isto.

Muito obrigado.

O Sr. Presidente: - Muito bem, vamos então votar. Ponto 18 da Ordem de Trabalhos, Proposta 22/2013 quem vota contra? Quem se abstém? Aprovado com a abstenção do PPD/PSD e do CDS/PP e o voto favorável dos restantes eleitos.

O Sr. Presidente pôs à votação a Proposta 22/2013 a qual foi aprovada por maioria com 10 votos a favor (7PS, 2Ind., 1PCP) e 6 abstenções (5PPD/PSD, 1CDS/PP))