


PARECER

A) - Da proposta e das condições do acordo entre a CML e a EMEL.

1. A proposta n.º 48/2014 refere-se à desafectação do domínio público para o domínio privado do Município de uma parcela de terreno sita no Campo das Cebolas, bem como a constituição em direito de superfície de uma parcela de terreno no mesmo local – que engloba a primeira e ainda edifícios municipais contíguos – a favor da EMEL, afim de aí se construir um parque de estacionamento público.
2. O direito de superfície é constituído por um período inicial de 50 anos, podendo este ser prorrogado, por vontade do superficiário e aprovação da CML, por períodos sucessivos de 25 anos.
3. O parque de estacionamento proposto terá uma capacidade mínima de 230 lugares (podendo este número aumentar até 10% caso o projecto o propicie), sendo 110 lugares destinados a assinaturas 24h para residentes, 50 para assinaturas para o período nocturno e também para residentes, ficando os restantes lugares (120 durante o dia e 70 no período nocturno, para rotação).
4. O parque de estacionamento desenvolve-se, no sentido longitudinal paralelo à Av. Infante D. Henrique e num único piso em subsolo, entre a linha definida pelo que se supõe serem os vestígios da muralha Fernandina e o traçado da linha do metropolitano de Lisboa. Está no entanto salvaguardada a possibilidade de efectuar ajustamentos à proposta do parque de estacionamento em função dos resultados das sondagens e estudos arqueológicos a efectuar antes da sua construção.
5. Todos os encargos com a desocupação do terreno nas condições em que se encontra, a construção do parque de estacionamento, a demolição dos edifícios municipais existentes e a realização das obras de requalificação do espaço público à superfície (a executar de acordo com o projecto a fornecer pela CML), bem como os estudos arqueológicos, sondagens


- 
- geológicas e projecto de execução, serão assumidos, integralmente e sem qualquer contrapartida pecuniária da CML, pela EMEL.
6. O projecto e a construção do parque de estacionamento devem considerar e garantir as necessárias condições para que sejam construídos à superfície uma creche com 84 lugares e uma ludoteca, cujos projectos serão fornecidos ou aprovados pela CML. O parque de estacionamento deverá ainda prever uma ligação pedonal directa a este edifício de equipamentos colectivos.
 7. Mesmo que a EMEL venha a ser autorizada pelo Município de Lisboa a ceder a sua posição de superficiária (total ou parcialmente), será sempre esta entidade que responderá perante a CML.
 8. O tarifário a aplicar será ainda objecto de aprovação por parte do Município de Lisboa.

Em relação a estes aspectos da proposta, considera-se que a construção do parque de estacionamento nas condições referidas responde a necessidades efectivas da população e do comércio existentes na zona, permite desactivar o actual parque de estacionamento de superfície do Campo das Cebolas e proceder desse modo à requalificação deste importante e central espaço público. Por outro lado, o acordo contém as necessárias salvaguardas quanto a aspectos construtivos – tanto no que se refere á construção do edifício para equipamentos colectivos como em relação à linha do metropolitano – bem como com os relacionados com eventuais achados arqueológicos na zona abrangida pelo parque de estacionamento.

Os problemas e dúvidas que a proposta suscita prendem-se antes com os termos em que o contrato programa que a acompanha está redigido.


B) – Do contrato programa para a construção do parque de estacionamento.

9. A redacção dada à alínea d) da Cláusula 2ª, não é suficientemente clara, pois ao referir-se que é obrigação da EMEL “aplicar a política tarifária aprovada pelo Município”, fica-se sem saber se esta disposição significa que o tarifário específico a aplicar a este parque de estacionamento deve ser objecto de prévia aprovação pelo Município, ou se nos estamos a



referir à política tarifária geral aprovada pelo Município para o estacionamento em Lisboa, e que consta dos regulamentos em vigor para a EMEL.

10. Esta questão é tanto mais pertinente quanto, no estudo económico que acompanha a proposta, se considera o valor de 100 € para a assinatura mensal de 24h e de 50 € para a assinatura mensal para o período nocturno, ambas para residentes, valores esses muito superiores aos praticados no parque de estacionamento da Calçada do Combro, sendo que a população residente nesta zona da cidade tem níveis de rendimento inferiores aos da área de influência daquele parque da EMEL.
11. Por outro lado, no ponto 1, alínea b) da Cláusula 3ª, refere-se que este tipo de assinaturas se destina “essencialmente para residentes”, o que indicia que estes lugares poderão também ser disponibilizados a outro tipo de utentes, o que contraria os termos do acordo, onde se afirma expressamente que são lugares “para residentes”.
12. Na mesma Cláusula 3ª, no número 2, refere-se que “os impactos financeiros negativos com a realização deste projecto ... poderão ser objecto de compensação no quadro do normal relacionamento financeiro entre a CML e a EMEL”. Não se compreende que tipo de compensação se está a considerar porquanto na Proposta e no Acordo se refere expressamente que a EMEL assume os encargos com as assinaturas para residentes “como contrapartida do direito de superfície que lhe é constituído” (alínea m) da proposta) e que “o direito de superfície não dá lugar ao pagamento de qualquer contraprestação de natureza pecuniária por parte do superficiário, na condição de a EMEL proceder à construção do parque de estacionamento automóvel subterrâneo e à realização das obras de requalificação do espaço público à superfície, da área objecto daquele, no integral respeito pelo projecto que vier a ser aprovado pela CML e no cumprimento das obrigações que assuma por força do contrato com o Município, suportando todos os custos associados” (sublinhado nosso, ponto 4 das Condições de Acordo).
13. Por outro lado, esta disposição ainda se compreende menos atendendo a que se trata de um parque de estacionamento a desenvolver num único piso e os valores considerados no estudo económico para o custo de construção



de cada lugar de estacionamento e a sua área unitária são de si suficientemente generosos para poderem acomodar eventuais custos imprevistos com a construção do parque. Por outro lado, ainda se prevê a possibilidade do número de lugares poder ser acrescentado até ao valor de 23 lugares, o que não só reduzirá os custos de construção e de operação por lugar, como aumentará a rentabilidade do parque de estacionamento, visto que este acréscimo de lugares se destinará a rotação, onde a receita é sempre maior neste tipo de localizações na cidade.

14. No que se refere aos Indicadores de eficácia do contrato programa em causa (Cláusula 6^a), também não se compreende que se possa considerar como “eficaz” um parque de estacionamento que apresente “falha de serviços não superior a uma média de 1 dia por mês” (ponto ii, alínea b), sem que se esclareça se esses dias ocorreram de forma continuada ou interpolada ao longo do ano. Isto é, segundo este conceito de “eficácia”, caso o parque estivesse encerrado 12 dias consecutivos num ano e não se tivessem registado quaisquer outras anomalias no seu funcionamento, este teria respondido “eficazmente” aos objectivos para que foi criado. Será porventura uma questão de redacção, mas que importará corrigir.

Face às questões anteriormente referidas no tocante aos termos do contrato programa – que faz parte integrante da Proposta n.º 48/2014 - propõem-se as seguintes recomendações para a alteração da proposta:

15. O número de lugares destinados a residentes e comerciantes da zona, de acordo com a classificação constante do Regulamento de Estacionamento de Lisboa, não poderá ser inferior a 110 lugares, para assinaturas mensais de 24h, e de 50 lugares para assinaturas mensais para o período nocturno.
16. O limite máximo das tarifas a praticar para as assinaturas mensais destinadas a residentes e comerciantes da zona não poderá exceder o valor praticado para o mesmo tipo de tarifa mensal no parque de estacionamento da Calçada do Combro, sendo que o regime tarifário específico deverá ser objecto de prévia aprovação pelo Município de Lisboa.
17. Atendendo às condições específicas, claramente vantajosas, com que é atribuído o direito de superfície á EMEL para a construção deste parque de

estacionamento, não haverá lugar a qualquer compensação por parte da CML a esta empresa municipal para que esta cumpra todas as condições que figuram no Acordo entre as duas entidades.

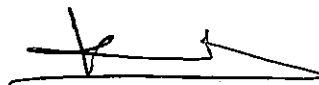
18. Para efeitos de avaliação da eficácia da operação do parque de estacionamento em causa, considera-se “eficaz” a situação de o mesmo não ter quebras de serviço que se registem em mais de 12 dias num ano, e desde que estas nunca excedam três dias num mesmo mês.

O parecer favorável da 8ª. Comissão ao conteúdo da Proposta nº. 48/2014 ficará condicionado à adopção destas alterações pela CML, ou de outras de efeito equivalente.

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

(aprovado por unanimidade)

Lisboa, 3 de Abril de 2014.



Fernando Nunes da Silva