Município
Palmela
Assembleia Municipal

Ata da Sessão Extraordinária da Assembleia Municipal de Palmela

Realizada no dia 08 de novembro de 2022

Ata N.º 12

No dia oito de novembro de dois mil e vinte e dois, pelas vinte horas e trinta e nove minutos, no auditório da Biblioteca Municipal de Palmela, reuniu extraordinariamente a Assembleia Municipal de Palmela, sendo a mesma transmitida simultaneamente via internet, com a seguinte Ordem de Trabalhos:

PONTO ÚNICO – Análise e avaliação da prestação de serviço metropolitano contratado à empresa Alsa Todi, vencedora do concurso internacional, lançado pela Área Metropolitana de Lisboa e gerido pela empresa Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML) sob a marca Carris Metropolitana.

A Mesa foi constituída pelo seu Presidente, Sr. José Carlos Matias de Sousa, pela Primeira Secretária Sra. Ana Sofia Calisto Marrucho Berto Ferreira da Costa e Segunda Secretária, Sra. Maria Dulce Pereira Francês Silva Marques.

Efetuada a chamada verificou-se a presença dos elementos abaixo identificados.

Por parte da Coligação Democrática Unitária (CDU):

- Sra. Ana Teresa Vicente Custódio de Sá;
- Sr. Joaquim Pereira Pires;
- Sra. Ana Filipa Carvalho Gomes de Almeida Ferreira da Costa;
- Sr. João Pedro Alves Ricardo;
- Sra. Cristina Maria Palhinhas Moura:
- Sr. Carlos Alberto da Silva Caçoete;
- Sra. Andreia Sofia Dias Bento;
- Sr. Valentim Rodrigues Pinto;
- Sr. Ricardo José de Oliveira;
- Sr. Carlos Jorge Antunes de Almeida;
- Sr. António Manuel Caeiro Mestre;
- Sra. Cecília Maria Cordeiro de Sousa.

Por parte do Partido Socialista (PS):

- Sr. José Carlos Matias de Sousa;
- Sra. Maria Dulce Pereira Francês Silva Marques;
- Sra. Patricia Alexandra da Silva Bento Caixinha;
- Sr. Paulo Jorge da Cruz dos Santos;
- Sr. Pedro Miguel Paula Biu;
- Sra. Patricia Isabel Gaspar Valente;
- Sr. António Manuel Camacho Guerreiro Godinho;
- Sr. Ricardo Jorge de Oliveira Marques;

- Sr. Jorge Manuel Cândido Mares.

Por parte do Movimento Cidadãos pelo Concelho de Palmela (MCCP):

- Sra. Ana Sofia Calisto Marrucho Berto Ferreira da Costa;
- Sr. Carlos Augusto Garcias Valente;
- Sra. Inês Raquel Guarda de Garcia;
- Sr. Luis Miguel da Silva Marques.

Por parte do Partido Popular Democrático/Partido Social Democrata (PPD/PSD):

- Sr. Carlos Miguel Viegas Vitorino
- Sr. Colin Michael Mateus Marques;
- Sra. Teresa Marta Oliveira dos Santos Joaquim.

Por parte do Partido (CHEGA):

- Sr. Rui Miguel Valente;
- Sr. Pedro Miguel Duarte Barão.

Por parte do Bloco de Esquerda (BE):

- Sra. Tânia Sofia Barroso Ramos.

Verificou-se ainda as seguintes ausências.

Por parte da Coligação Democrática Unitária (CDU)

- Carlos Alberto da Silva Caçoete.

Por parte do Bloco de Esquerda (BE):

- Sra. Tânia Sofia Barroso Ramos.

Em representação do Executivo Camarário estiveram presentes:

- Sr. Presidente Álvaro Manuel Balseiro Amaro;
- Sra. Vereadora Fernanda Manuela Almeida Pésinho;
- Sr. Vereador Luis Miguel Reizinho de Oliveira Calha;
- Sra. Vereadora Maria João Camolas Contente Caleira;
- Sr. Vereador Raúl Manuel Ribeiro Pinto Cristóvão;
- Sra. Vereadora Mara Susana Machado Ribeiro Rebelo;
- Sr. Vereador Carlos Manuel Barateiro de Sousa;
- Sr. Vereador Paulo Jorge Simões Ribeiro.

Iniciando os trabalhos, o **S. Presidente da Mesa** informou que:

- **Sr. Carlos Alberto da Silva Caçoete da CDU,** justificou ausência à sessão, por motivos de saúde, tendo a falta sido considerada justificada. Em sua substituição foi convocada a **Sra. Erica Sofia Caeiro Ribeirinho,** que se encontra presente.
- **Sra. Tânia Sofia Barroso Reis do BE,** justificou ausência à sessão, por motivos pessoais, tendo a falta sido considerada justificada.

De imediato, procedeu-se à tomada de posse do novo Membro a **Sra. Érica Sofia Caeiro Ribeirinho, da CDU,** que após juramento de honra e assinada a respetiva ata, que fica apensa à presente, foi empossada no cargo.

Solicitou o **Sr. Presidente da Mesa** a aprovação em minuta dos pontos que irão ser discutidos, para poderem produzir efeitos imediatos.

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Penso que estamos em condições de começar, quero saudar todos e todas, Srs. membros da Assembleia Municipal de Palmela, Sr. Presidente de Câmara, Sras. Vereadoras, Srs. Vereadores, técnicos do município, jornalistas aqui presentes, público, uma saudação para quem assiste via streaming à sessão em casa, trata-se de uma sessão extraordinária da Assembleia Municipal de Palmela que tem um único ponto da ordem de trabalhos que é "*Análise e avaliação da prestação de serviço metropolitano contratado à empresa Alsa Todi, vencedora do concurso internacional, lançado pela Área Metropolitana de Lisboa e gerido pela empresa Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML) sob a marca Carris Metropolitana* ".

Ponto único que foi discutido por todos os líderes de bancada, que foi consensualizado com o Sr. Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa a quem quero agradecer a disponibilidade para estar hoje aqui com o Sr. Presidente da TML, Eng.º Faustino Gomes e com o Sr. Administrador da TML, Dr. Rui Lopo.

Vamos primeiro à chamada por favor. Quero agradecer ao Sr. Presidente de Câmara neste início de sessão, o facto de termos hoje meios sonoros/microfones diferenciados muito melhores do que aqueles que existiam e, portanto, é um facto para dar continuidade e dar condições de trabalho aos membros da Assembleia Municipal muito obrigado, Sr. Presidente.

Com votos de melhoras sentidas ao Carlos Caçoete, Chamada se faz favor."

<u>Período da Ordem do Dia</u>

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Na reunião de Líderes definimos também o processo que vamos ter nesta Assembleia Municipal o tema e o mote é o que está nas nossas costas que foi uma apresentação feita em onze de maio ao Conselho Local de Mobilidade, lembro que o Pedro Biu, é o representante da Assembleia Municipal no Conselho Local de Mobilidade em que estivemos todos genericamente, em que esteve também a "*TML-Transportes Metropolitanos de Lisboa*" e a "*AML-Área Metropolitana de Lisboa*". Em função desta ordem de trabalhos e do que definimos em Comissão de Líderes foi também, enfim, ajustado com a própria AML, teremos uma intervenção até cinco minutos de cada uma das bancadas nesta primeira fase por ordem de representatividade e teremos depois até trinta e cinco minutos por parte, enfim, dos nossos convidados a quem reitero o agradecimento pela presença e depois faremos aqui um "*ping pong* " que eu entendo que não deve exceder os cento e vinte minutos e, portanto, eu acho que nós em duas horas, conseguiremos ouvir o que todos nós deste lado, teremos para dizer e o que do outro lado também há para dizer, sendo que, se calhar, o lado é o mesmo e o lado é o benefício de todos os

habitantes de todos os utilizadores da Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente do concelho de Palmela destes transportes, portanto, eu ia começar pela CDU faz favor, Carlos Almeida CDU faz favor.

O **Sr. Carlos Almeida da CDU:**

"Muito obrigado Sr. Presidente, na pessoa do Sr. Presidente cumprimento todos os Membros da Assembleia, na presença e na pessoa do Sr. Presidente da Câmara cumprimento, os Srs. Vereadores, cumprimento também o Sr. Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa e o Administrador dos Transportes Metropolitanos de Lisboa que hoje partilham connosco, esta sessão de trabalho autárquico, os meus cumprimentos, naturalmente ao público que está connosco e aqueles que nos assistem via streaming e aos trabalhadores municipais que tornam, naturalmente possível a realização desta sessão.

São as vicissitudes do arranque em falso e do prolongamento dos problemas experienciados no serviço na nova rede de transportes rodoviários nos concelhos da "Área *4* " que integramos e que afetam particularmente Palmela que justificam esta reunião extraordinária, podemos dizer que ainda antes da discussão sobre a matéria já estamos em condição de afirmar uma clara sentença, os cidadãos, os nossos munícipes, fregueses de Pinhal Novo, todos têm razão quando aclamam pelas vicissitudes nos circuitos, os horários, as carreiras, no tempo em que cai sobre os trabalhadores, sobre as famílias, sobre a economia, o peso de mais uma crise que sempre aproveita aos bolsos dos mesmos. Têm razões autarcas, quando fazem suas, as queixas, suas, as lamentações e expressam a sua indignação em defesa das populações, dos utentes, da vida social e da economia da Península de Setúbal profundamente prejudicadas com os constantes incumprimentos na prestação do serviço.

Constatada a razão de munícipes e autarcas fica a óbvia conclusão de que é preciso implementar todas as medidas que alterem substancialmente este estado de coisas. Reivindicar o estrito cumprimento do caderno de encargos cujo rigor a empresa vencedora se comprometeu a cumprir, acionar todas as formas de penalização e de recursos, inclusive os judiciais para garantir o cumprimento efetivo e escrupuloso do contrato e há que fazê-lo com tudo sem nunca deixar de trabalhar persistentemente de forma pró-ativa junto da empresa que ganhou o concurso público internacional e apontar, sugerir, propor, lutar, por todas as correções aos problemas que estão plenamente identificados. Sabemos que os problemas nestas concessões de transporte público não ocorrem à margem da sociedade em que vivemos, porque grande parte dos problemas das empresas resulta da dificuldade em encontrar no país uma suficiente obra/oferta de trabalho face à política de baixos salários, a carga horária extremamente grande e a degradação das condições de trabalho dos seus trabalhadores com a sobrecarga de trabalho, suspensão de férias, o que torna mais difícil encontrar soluções, porque as condições de trabalho nesta atividade e as remunerações não são suficientes para fazer face à inflação galopante e a deterioração das condições de vida dos trabalhadores e das famílias que aumenta consideravelmente a procura pelos transportes na área Metropolitana, mas, importa ainda mais que tudo não transmitir que as vicissitudes ou não permitir que as vicissitudes de todo inaceitáveis, sirvam para varrer para debaixo do tapete aquilo porque anos a fio eleitos, trabalhadores, e suas organizações usaram lutar e vencer, ou seja, o alargamento do passe social intermodal a todos os operadores, a todas as carreiras, e a todo o território da Área Metropolitana de Lisboa, a redução no custo passe muito significativa que se traduziu no alargamento da mobilidade e numa recuperação mensal de rendimentos muito importante para milhares e milhares de trabalhadores em muitos casos traduzida numa poupança mensal superior a cem euros.

O termos posto fim a uma política materializada no aumento do custo dos transportes, na redução da oferta, no desinvestimento, nos transportes em geral, na redução da capacidade técnica e financeira de todo o sistema que o conduziram a uma situação calamitosa, com poucas condições, horários casos e desadequados, número de trabalhadores claramente insuficiente, e na generalidade com baixos salários.

O desinvestimento conduziu à perda significativa de passageiros e à utilização desnecessária do veículo individual ocorreu também, permitindo o aumento da poluição e da sinistralidade. O termos imposto a redução tarifária imposta pelo Estado não dependente em cada ano dos debates orçamentais, mas antes estabelecida de uma forma plena e estável em força de lei a consagração em suma que conseguimos e um direito constitucional e que representou um salto tremendo nos direitos das nossas populações.

Sr. Presidente, Sr. Presidente da Câmara, Srs. Vereadores, Srs. membros da Assembleia, tal como não permitiremos que sejam defraudadas as expectativas dos utentes e dos trabalhadores, tudo faremos para que

a consagração deste direito constitucional que logrou convergência de tantos e tantos diferenciados autarcas não se perca perante a flagrante violação pela administração da empresa vencedora do concurso, muito para além do que seria atendível dos pressupostos que eram sua estreita obrigação.

Disse, obrigado Sr. Presidente."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado Carlos Jorge Almeida, CDU.

Vamos para o Partido Socialista, quem intervém?

Pedro Biu, se faz favor.

O **Sr. Pedro Biu do PS:**

"Boa noite Sr. Presidente, permita-me cumprimentar todos os presentes através da sua pessoa, cumprimentar quem nos está a escutar lá em casa, cumprimentar os funcionários da Câmara e a comunicação social.

Vou fazer uma intervenção relativamente breve, ontem por esta hora, provavelmente maior parte de nós estaríamos a jantar ou a ver noticiário, eu fui buscar o meu filho, a Estação de Setúbal estava a quarenta e cinco minutos na Estação do Oriente à espera do autocarro para Palmela, ele e mais cerca de cinquenta pessoas, porque houve várias falhas ontem, às seis horas, às seis horas e vinte minutos, às dezanove horas e às vinte horas, que não apareceram alguns autocarros, as pessoas tiveram que encontrar alternativas para regressar a casa.

Infelizmente, não é uma situação que aconteceu ontem e que fosse caso único é uma situação frequente que acontece várias manhãs por semana e várias tardes e, enfim, com constrangimentos graves para a chegada a horas aos serviços, às aulas, enfim, aos empregos, por questões, enfim, por conhecer várias pessoas que utilizam o serviço, ou que tentam usar o serviço, sabemos, enfim, que a gente que chegou mais tarde atrasada aos empregos desde o dia um de junho, infelizmente do que o resto do tempo que mora e vive em Palmela, no Pinhal Novo e que vai, atualmente para Lisboa, enfim, se não fossem, de facto, as queixas e se o serviço tivesse a funcionar como todos gostaríamos não estaríamos aqui hoje, enfim, e, por isso também agradeço à administração da "*TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa*", esta deslocação e há dúvidas que nós, enfim, que nós temos e que gostávamos também de ver, eventualmente esclarecidas, nomeadamente quando se concorre a um concurso desta envergadura que isto tem a sensação que nós temos hoje é que não estavam criadas condições ou não eram conhecidas todas as condições necessárias e objetivas, porque o número de condutores, número de autocarros, as rotas, horários, tudo isso dá a sensação que só depois de ser implementado o serviço é que as coisas começaram a ser avaliadas e isso era uma questão que gostávamos de perceber se, de facto, foi acautelado.

A provisionalmente maior oferta também, que se prevê e dos próprios horários que estão previstos, algumas discrepâncias às vezes nas horas de ponta há intervalos de cinco minutos entre dois autocarros e depois há um intervalo de quarenta minutos que não percebemos até que ponto é que estes horários foram, de facto bem, escalonados ter um autocarro, às dezanove horas e quinze minutos, e um às dezanove horas e vinte minutos e depois só haver um às vinte horas, parece-me a situação um bocadinho estranha.

Saber também se há avaliação atual no terreno às várias situações, porque se calhar, há horários ou rotas que poderão não fazer sentido e passaram cinco meses e nós não sabemos se são acauteladas ou são avaliadas para serem corrigidas, melhoradas.

É importante referir um aspeto que nós, enfim, estamos de acordo com o projeto, atenção e queremos, de facto que ele corra pela positiva, porque entendemos que socialmente, economicamente, ambientalmente, é de facto, um projeto importante. Penso que seja, um exemplo, em termos de mobilidade e acho que a Área Metropolitana de Lisboa pode, de facto, criar um "*Case Study*" para isto, agora, é preciso perceber se está previsto aumento de horários, aumento da oferta, aumento de carreiras, quando é que as situações dos condutores que sabemos, enfim, porque na comunicação social foi veiculada várias vezes que vêm condutores de Cabo Verde e que estão

formados, esta formação, de facto, contempla também aspetos sociais e, enfim, de apoio a pessoas com dificuldades e eu não quero entrar por casos que sei que aconteceram, porque, enfim, as pessoas vivem em casa de má educação de alguns condutores quando chegam atrasados e lhes perguntam o que é que se passa e eles respondem que, enfim, com algumas respostas menos simpáticas aos utentes e os utentes não tem outra forma de utilizar.

Saber também se e, como disse há pouco da avaliação se a distribuição das paragens estão de forma correta, mas isto depende da análise que eu há pouco falei que eu acho que devia ser feito, não é, enfim, acho que há um conjunto de situações que é importante esclarecer de formação, de oferta, de horários, e uma pergunta final como curiosidade é se, de facto, há mulheres contratadas como motoristas para a "*AML- Área Metropolitana de Lisboa*", que em termos de igualdade de género o Partido Socialista também gostaria de saber.

Tenho dito."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado, Pedro Biu.

MCCP, Carlos Valente faz favor."

O **Sr. Carlos Valente do MCCP:**

"Muito obrigado, Sr. Presidente permite-me cumprimentá-lo a si e a todos na sua pessoa, agradecer também a presença dos representantes da "*TML-Transportes Metropolitanos de Lisboa*" para nos virem aqui esclarecer na medida do possível das nossas dúvidas.

O "MCCP – Movimentos Cidadãos pelo Concelho de Palmela", na reunião de dia onze de maio, ficamos com a ideia de que tudo estava preparado para iniciar de forma, estável e razoável no dia um de junho. Nessa reunião foi transmitida essa segurança essa credibilidade e como todos sabemos e não vale a pena repetir tem havido diversas ocorrências que têm prejudicado o normal funcionamento ou as pessoas que quereriam ir para o seu trabalho ou para a escola e isso, de facto, é uma grande preocupação que temos tido.

Mais tarde, tivemos conhecimento do contrato para aquisição do serviço público de transporte rodoviário de passageiros da *"AML - Área Metropolitana de Lisboa*" mas, a certa altura nesse contrato são referidos os anexos mas nós não temos esses anexos, em primeiro lugar, gostaria de saber se existe algum tipo de confidencialidade nesse anexos, porque nos parecem o detalhe que é importante neste aspeto, um dos anexos diz respeito aos recursos humanos como o Pedro Biu falou há pouco, saber se no dia um de junho tínhamos os recursos humanos disponíveis para iniciar sem sobressaltos, era importante saber, mas se nós não temos a referência, não podemos opinar sobre essa matéria.

Outro dos anexos é relativo aos indicadores de desempenho previstos em contrato e é importante realçar aqui um ponto, nós não queremos ir aqui à procura do culpado ou do responsável, queremos é perceber se perante a incidência estão a ser estabelecidas ações corretivas, qual é o grau de implementação dessas a ações corretivas de forma, porque, no fim aquilo que todos nós queremos e tenho a certeza que isso é uma vontade de todos é que o munícipe, que utiliza o transporte público não seja afetado e que isso aconteça o mais depressa possível.

Para já, neste momento, era aquilo que nós queríamos deixar, esperar também o que a Administração da *"TML-Transportes Metropolitanos de Lisboa"* nos vem dizer também nos possa esclarecer nesse aspeto e depois remetemos a nossa intervenção para mais tarde. Muito obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado Carlos Valente.

PSD, Carlos Vitorino faz favor."

O **Sr. Carlos Vitorino do PPD/PSD:**

"Muito obrigado Sr. Presidente da Assembleia Municipal, Sr. Presidente da Câmara, Sr. Primeiro Secretário da AML, representantes dos Transportes Metropolitanos, Srs. Vereadores, membros da Assembleia, funcionários, público presente, comunicação social, a todos saúdo.

Aquilo que nos traz aqui é sabermos o ponto de evolução porque o ponto da situação todos sabemos e, aliás, já foi aqui referido pelas anteriores bancadas, é sabermos o ponto da evolução deste projeto, porque, de facto, a melhor maneira de matar um projeto, é ele não funcionar e, neste momento as falhas graves na prestação de serviço a todos os munícipes abrangidos pelos Transportes Metropolitanos, pela Carris Metropolitana está, de facto, a matar o serviço, se calhar quando o serviço melhorar já vamos ter menos pessoas a utilizá-lo porquê?

Não sei se estão feitos já estudos, mas a transferência de pessoas que pura e simplesmente deixaram de utilizar os autocarros e passaram a utilizar o comboio, outros passaram a utilizar o carro próprio e, de facto, aqueles que nos preocupam os mais desfavorecidos, aqueles que não têm alternativa de transporte, sujeitam-se àquilo que é uma aventura que, por vezes, pode pôr até em risco o seu posto de trabalho, porque chegar atrasado, sistematicamente uma, duas, três, quatro, cinco, seis vezes, coloca muitas vezes em risco, o posto de trabalho, são atrasos demasiados juntemos os alunos com as aulas perdidas, as horas de descanso, que se perdem à espera de um autocarro "*À espera de Godot* " na peça de teatro e, de facto, aquilo que nós esperamos aqui ouvir é o ponto de evolução, aquilo que nos espera para o futuro para que, de facto, este projeto que é um projeto como está e como já foi também referido um projeto com uma grande abrangência, uma grande ambição e um projeto altamente positivo que não morra basicamente, era isso que esperávamos aqui ouvir, sendo certo que a questão das responsabilidades não é aqui andar à procura de culpados, mas, a verdade é que também não é com apenas com as penalizações que a "*Alsa Todl*" vai cumprir, é preciso fazer mais alguma coisa e é isso que também gostávamos de ouvir. Disse."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Chega, Rui Valente faz favor."

O **Sr. Rui Valente do CH:**

"Boa noite, cumprimentar através da pessoa do Sr. Presidente, todos os presentes.

Salientar que, desde que tivemos aquela reunião de apresentação em maio, estávamos com grande expectativa de um serviço que iria aumentar o número de rotas, prestar um serviço mais alargado mais abrangente e decorridos cinco meses também, conforme já referido por todos e todos os que vivem aqui no concelho sentiram os transtornos causados.

Constatamos que houve uma falha grave de avaliação das necessidades para arrancar com este projeto, sabíamos que iria ter alguns imprevistos iniciais que estão todos suscetíveis a essas situações, mas que passados cinco meses ainda estarmos aqui com situações que causam transtornos enormes à população preocupa-nos e, gostaríamos de perceber qual é o plano corretivo que está em ação para colmatar, datas para o ver implementado, porque não basta só identificar que pontos estão para corrigir, mas quando é que as coisas ficam implementadas, porque as pessoas precisam de saber quando é que ficam com a situação resolvida e um pouco do resto que já foi partilhado pelos outros colegas de bancada era perceber um pouco o que está previsto, plano de ação, datas, e como concretizar o plano que inicialmente estava previsto.

Obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Este cenário é da minha responsabilidade, é uma fotografia minha tirada a três dias, num dos poucos "*mupi*" que ainda existe no Pinhal Novo, com esta indicação e portanto, maior cobertura, linhas novas e mais percursos, mais circulações e horários alargados é um "*mupi"* que existe ainda e que está junto ao Centro Comercial "Dovari" e eu tirei a fotografia penso que, no sábado passado e, portanto, é um bocadinho o resumo de tudo aquilo que aqui foi dito em função da necessidade que temos de perceber o que é que podemos fazer a seguir, ou o que é que podem vocês fazer a seguir para tentar colmatar estas dificuldades que aqui foram identificadas, portanto, faz favor, não sei se é o Carlos Humberto que avança."

O **Primeiro Secretário da AML:**

"Boa noite a todos, eu queria antes de mais agradecer, dizer que é com gosto que estamos, com gosto e é uma obrigação é um dever e, portanto, estamos aqui com todo o à vontade.

Eu ia passar a palavra ao Faustino e depois ao Rui e depois eu no fim, diria duas ou três coisas se houver tempo, queria, no entanto, só além de agradecer e sublinhar o gosto, sublinhar duas coisas que já aqui foram ditas. Não sei porque quem foi dito, uma delas foi pelo Sr. Presidente "*Estamos todos do mesmo lado*", eu sublinho esta ideia e a segunda ideia é que nós todos, também penso que estamos do lado dos cidadãos, do lado dos direitos das pessoas e temos obrigação, vocês como eleitos, e nós também como eleitos pelo menos, eu, ainda que indireto tudo fazer para defender os interesses dos cidadãos e é esse o nosso objetivo, dito isto que é uma declaração quase de princípios, mas já iríamos às coisas concretas, eu passava ao Faustino que é o Presidente da TML."

O **Presidente da Administração da TML:**

"Muito boa noite a todos.

Vou começar primeiro por dizer que a nossa preocupação tem sido e é desde sempre as pessoas e, portanto, desde o início que essa é a nossa preocupação e, portanto, enquanto houver situações como a que nós estamos a viver neste momento, em Palmela e em outros concelhos, nós não descansaremos e não deixaremos de monitorizar, perceber onde é que estão os problemas e ter um plano de ação para a sua solução. Sabemos que ainda hoje a oferta tem várias supressões também sabemos que gradualmente, temos vindo a conseguir responder a algumas das situações, sabemos que existem situações que ainda não estão totalmente resolvidas, mas este caminho está a ser feito o que é que nós precisamos, neste momento, precisamos de encontrar alguma estabilidade porquê encontrar a estabilidade para depois começar a fazer a análise sobre a rede sem a qual é difícil, depois poder dizer onde é que temos que melhorar, quais são as linhas que têm que ser reanalisadas, no entanto, há coisas que são óbvias e essas que são óbvias e temos trabalhado de forma muito direta com a Câmara também no sentido de todos os dias, eu recebo um mail da Sra. Vereadora a dizer, "*Olhe, atenção aconteceu isto, isto, isto, nesta carreira*" e nós todos os dias tentamos resolver as situações que nos são apontadas para que esta paulatinamente possamos caminhar no sentido daquilo que pretendemos.

Foi aqui referido a questão do contrato, como é que o contrato está a ser gerido, como é que nós estamos a fazer o acompanhamento contrato. É importante dizer que nós temos que dividir a nossa ação em duas vertentes, temos que olhar para a vertente operacional e essa, desculpem que ponha as coisas assim, mas essa que nos preocupa mais, porque é a vertente operacional que tem a ver objetivamente com as pessoas é pôr os autocarros na rua nas condições que são necessárias pôr e, portanto, essa vertente operacional, uma vertente muito importante para nós, mas também é muito importante para nós a vertente, digamos, eu vou pôr entre aspas a vertente "*jurídica*" a vertente do acompanhamento do operador no sentido daquilo que são as suas falhas e as suas falhas, como é que nós podemos ir corrigindo e fazendo cumprir o contrato, mas esta é a preocupação que nós temos, olhar sempre nestas duas perspetivas, na perspetiva de que temos que atuar não podemos deixar as pessoas desacreditarem do projeto e, por outro lado, temos que atuar na outra perspetiva que é na perspetiva como disse entre "aspas", porque é administrativa, mas também é jurídica de fazer cumprir o contrato e, portanto, estamos a trabalhar nessas duas vertentes. Agora é fundamental nós encontramos aqui uma forma de ter alguma estabilidade naquilo que está, que é a oferta para depois poder ir fazendo as melhorias que todos esperamos que elas possam ocorrer.

Foi levantado o problema, estávamos em condições ou não estávamos em condições para arrancar? estávamos em condições para arrancar quando nós fizemos a avaliação e a avaliação não foi uma avaliação de olhar para papéis, foi uma avaliação real, o Rui e a equipa esteve com o operador, esteve a verificar se tinham as chapas, as chapas é um termo técnico para fazer o lançamento de cada um dos autocarros, fomos verificar se estavam as chapas todas, fomos verificar se tinham os recursos humanos, fomos verificar se os autocarros estavam todos disponíveis e, portanto, esse trabalho foi feito, houve problemas na fase de arranque, o Rui depois poderá explicar de forma mais fina, até porque ele viveu isto mais próximo e mais na pele, mas objetivamente nós tínhamos todas as condições para começar e, por isso é que este trabalho começou, esta ligação da Carris Metropolitana aconteceu, portanto, houve objetivamente problemas e problemas muito ligados à forma como foi feito no início relativamente aos trabalhadores que levaram a que esses problemas acontecessem.

Deixem-me dizer que este contrato era um contrato muito importante e que protegia muito os trabalhadores, o próprio contrato previa que não ficasse ninguém desempregado dos trabalhadores, nós não sabíamos quem é que ia ganhar e a Área Metropolitana de Lisboa teve o cuidado de no contrato garantir que todos os trabalhadores que o quisessem podiam ser transferidos do operador onde estavam para o operador que viesse a ganhar o concurso, naturalmente que isto tem uma grande vantagem que é a vantagem de garantir os postos de trabalho e garantir esta continuidade tem uma pequena desvantagem que se vem a verificar importante neste caso que é, as pessoas são necessárias no momento "*zero*" para estar a trabalhar no operador onde estão e, no momento, "*um*" deviam passar, para o novo operador e, portanto, começar a trabalhar nesse novo operador e, portanto, este processo de transição poderia ter corrido melhor, não correu tão bem quanto se esperava e, portanto, nesse aspeto houve esses ajustes, mas, todas as condições estavam asseguradas, havia os autocarros, havia as pessoas, havia no caso particular desta área uma parte dos trabalhadores estavam subcontratados a uma empresa de forma a garantir também essa folga que era necessário depois, o que aconteceu é que, no dia um, ou na noite anterior nós recebemos uma chamada a dizer "*há aqui um problema com os trabalhadores*" seis dias depois, esse problema voltou a acontecer, não é que os trabalhadores não tivessem razão para levantar o problema, não é isso que estou a dizer, estamos a trabalhar sobre factos e foi isto que aconteceu e, portanto, foi necessário fazer alterações em cima e, por exemplo, a informação ao público que estava disponível era informação ao público para uma determinada rede que depois não pode ser implementada porque os trabalhadores pediram para fazer a rede anterior dos TST e não a rede da Carris Metropolitana.

Todo este processo foi correndo e foram feitas as diversas correções e, neste momento, a situação está estável, a falta de motorista está a ser colmatada por motoristas, não são só os motoristas de Cabo Verde, é importante dizer, veio um contingente importante de motoristas de Cabo Verde e se olharem verificarão que alguns deles já estão dentro dos autocarro a fazer formação e, portanto, todo o processo de formação está a acontecer, neste momento, mas também à todo o processo orgânico de contratação de novos motoristas para que se possa suprir algumas das falhas que motoristas que possam ainda existir, esse processo está a decorrer, demora o seu tempo, porque é necessário uma preocupação que foi aqui levantada como é que se faz o enquadramento destes novos motoristas, não só, aqueles que vêm de Cabo Verde mas todos eles precisam de perceber qual é a cultura da empresa, precisam de conhecer melhor as rotas, preciso conhecer melhor o espaço e, portanto, tudo isso é um processo que demora o seu tempo.

É importante também dizer que, em termos das ações corretivas e quanto mais depressa possível for melhor, é também a nossa preocupação e é por isso que todos os dias, nós fazemos ações corretivas todos os dias, nós introduzimos alterações à rede algumas são logo visíveis outras demoram o seu tempo a tornarem-se visíveis, mas essa é uma preocupação que nós temos de forma muito, muito, diária e para nós fundamental.

A avaliação no terreno, nós temos formas de fazer o controlo e essas formas passam não só pelos sistemas que estão embarcados que ainda têm deficiências, mas que já nos permitem ir percebendo como é que as coisas decorrem, nós temos também a nossa equipa a vir ao terreno, a verificar, temos feito verificações de estados de funcionamento de determinadas linhas, quando elas estão sinalizadas, nós vimos verificar como é que está a funcionar essas linhas e, portanto, essa preocupação da avaliação no terreno é também uma preocupação nossa, nós percebemos também a sobrecarga que, neste momento, os trabalhadores têm e é por isso que esta folga que é introduzida pelos motoristas, deixem-me dizer que os motoristas de Cabo Verde não eram estritamente necessários para manter a oferta, agora, eles são estritamente necessários para que essa oferta possa ocorrer nas condições que deve ocorrer, respeitando os tempos de descanso, respeitando os tempos de

férias e, portanto, para isso é que estes motoristas são realmente importantes, porque nos dão, nos dão, não a nós, dão ao operador, porque a responsabilidade dos motoristas não é responsabilidade nossa, é uma responsabilidade do operador, naturalmente nós sabíamos desde a primeira hora que essa responsabilidade, embora sendo dos motoristas, naturalmente, nós tínhamos que estar muito preocupados e fizemos vários esforços no sentido de encontrar junto das entidades, nomeadamente em reuniões com o Instituto do Emprego e Formação Profissional, em reuniões com o IMT, encontrar soluções alternativas para este problema dos motoristas, o problemas dos motoristas serve-nos pouco, porque existe uma expressão portuguesa "*Com o mal dos outros posso eu bem*", é verdade isso, mas objetivamente o problema dos motoristas é um problema transversal não só a Área Metropolitana de Lisboa, mas é transversal ao país e é transversal mesmo à Europa, porque, neste momento, é um bem escasso, os motoristas são poucos e têm, de facto, diversos outros desafios, que muitas das vezes são aproveitados porque são, eventualmente mais interessantes para algumas das pessoas, mas para isso também estamos a trabalhar juntos do Instituto do Emprego e Formação Profissional, no sentido da dignificação da profissão e isso é muito importante, porque nós sabemos que o motorista é a primeira fase da Carris Metropolitana, e é muito importante que eles estejam também empenhados no projeto e estamos a trabalhar nesse sentido.

Já devo ter excedido os meus dez minutos, nós, não escondemos, estamos conscientes que existem discrepâncias, que existem supressões, que as supressões têm vindo a diminuir, nós temos consciência disso e estamos a atuar nesse sentido, esta lógica de dizer, nós não vamos meter a cabeça debaixo da areia e esperar que passe, não é isso que está a acontecer o que nós estamos é atuar, caso a caso, estamos a olhar não só para o concelho de Palmela, este como percebem pertencemos a um lote e nós estamos a atuar em todo o lote porque o que acontecer em Setúbal, o que acontecer em Palmela, e o que acontecer em cada uma das outras áreas tem, com certeza impactos aqui, porque os autocarros passam pelos diversos municípios, a grande maioria deles.

Foi-me posta uma pergunta em jeito de comentário, será que não há mulheres contratadas? objetivamente há menos mulheres, mas também não é um retrato do caso particular da Carris Metropolitana, é um caso do próprio setor em que há uma menor adesão das mulheres para esta profissão, o que nós temos pena, porque nós precisamos é de motoristas, não fazemos qualquer, aliás, os números indicam que normalmente as senhoras são mais cuidadosas na condução e, portanto, isso para nós seria-nos até uma vantagem para a própria Carris Metropolitana.

Recursos humanos eram suficientes, relativamente ao contrato, já se falou do caderno de encargos, o contrato, nós estávamos convencidos que as pessoas podiam ter acesso a todos os elementos, porque os contratos estiveram publicitados no portal nacional que é o base onde todos os concursos públicos têm que estar registados e, portanto, o nosso concurso passou por aí, o nosso concurso teve a Auditoria do Tribunal de Contas e, portanto, todas as peças estiveram disponíveis e todas as pessoas podiam ter tido acesso a todas as peças, estão a sinalizar que não estão a conseguir ter acesso aos anexos, nós vamos encontrar forma de os disponibilizar muito provavelmente, na nossa página, nós já discutimos isso internamente se faz, ou não faz, sentido ter os anexos, não é um contrato escondido, o contrato está disponível e os anexos passarão a estar com uma exceção, nós temos que ter o cuidado de ter o cuidado da proteção de dados das pessoas e, portanto, alguns dos anexos e alguma de informação, nomeadamente que vêm nas propostas, nós não as podemos disponibilizar, podemos disponibilizar em número, mas não podemos disponibilizar, por exemplo, as listagens, aliás, nós próprios não pedimos aos operadores que nos dessem listagens das pessoas com os nomes, nós pedimos que as identificassem com números e que tivessem uma chave depois em caso de necessidade de verificação esses números pudessem ser verificados.

Como nós temos também algumas boas notícias, de quanto nós estamos a trabalhar para a tal evolução do projeto que foi aqui dita, eu iria passar a palavra ao Rui, para o Rui nos ajudar também a perceber um pouco os passos que já foram dados e aqueles que vão ser dados a partir de hoje."

O **Vogal da Administração da TML:**

"Também, boa noite a todas e a todos, na pessoa do Sr. Presidente da Assembleia Municipal cumprimentar todos.

A maior parte das coisas já foram referidas pelo Faustino e foi útil recordarem aqui em reunião de onze de maio, porque muitos de vós estiveram presentes e talvez tenha sido a única reunião em toda a "*Área 4*" e até na "*Área 3*", ou seja reunião com a presença de muitos eleitos municipais onde o operador estando presente a vinte dias de entrada em operação também a vós não disse que não era capaz de prestar o serviço, ou seja, nós estamos aqui claramente num foro de responsabilidade, independentemente, porque nós temos nalgumas reuniões, tem-nos sido colocadas um conjunto de questões naturais que é preciso termos consciência de que do quadro de TML, nós temos um contra o público para gerir, houve aqui um Sr. Membro da Assembleia, que referiu, isto é um aspeto de pormenor, uma concessão, é que ele em rigor, não é uma concessão é a prestação de um serviço que nós contratamos um conjunto de quilómetros e pagamos um conjunto de quilómetros, já agora só pagamos os quilómetros que são feitos com pessoas, com carreiras para realizar, aquelas que não são realizadas ou as carreiras que vão em vazio, aquelas que dizem reservado essas não são para ser pagas, naturalmente, em sede do plano.

Há também um outro aspeto que me parece importante aqui referir que é, cabe ao operador, cabe a esta entidade que está contratada a fazer os quilómetros, irem ao detalhe dos horários que sejam necessários para cumprir as expetativas das pessoas, exemplo muito concreto, porque é isso que está no caderno de encargos não é um desejo nosso é o que está no caderno de encargos, a TML e a AML, quando lançou o concurso, mas a TML agora na sua execução, diz anualmente, quais são os quilómetros que são necessários fazer e em que mancha de horários e o operador depois com os recursos técnicos que tem, com as escalas que tem para fazer, com os recursos humanos que tem para contratar, com os meios que tem para executar os autocarros, tem que afinar os horários ao comboio, ao barco, portanto é ao operador que cabe essa filigrana do processo.

Este processo correu mal, com falta de motoristas, com um processo inicial como já fui localizado pelo Faustino e depois a falta de motoristas a seguir, que já hoje pela informação que temos está colmatada, mas como eles ainda estão numa fase de formação esta estabilização vai-se arrastar durante mais umas semanas e esperamos que não saindo motoristas o processo estabilize.

Foram aqui colocadas questões mais em torno de possibilidade de; corrigir horários, claro que sim, isso é indiscutível aliás foi também dito pelo Carlos Humberto e pelo Faustino na introdução isto é para as pessoas e portanto na necessidade de corrigir horários, na necessidade de adequar horários cá estamos e portanto há exemplos concretos aqui em Palmela que todos os dias, várias vezes por dia os serviços da Câmara Municipal falam com os serviços da TML e a TML fala com o operador, isto é um processo constante e vai ser sempre assim porque há sempre necessidade de corrigir horários de reforçar horários porque há uma dinâmica no território que é preciso ir acompanhando, a mesma coisa com paragens e percursos, aliás estão listadas quer pelos serviços técnicos da Câmara, quer pelos serviços da TML, um conjunto de necessidades já identificadas que não houve capacidade do operador implementar por falta de recursos mas, que assim que o processo estabilizar eu diria que estamos a chegar a um processo de estabilização que aliás nós vamos percebendo por vários indicadores, particularmente o indicador reclamações, as reclamações têm vindo progressivamente a decair e portanto neste momento já começamos a conseguir respirar e deixar o operador encontrar capacidade para coordenar essas otimizações de percursos e, portanto, em suma e para passar a palavra ao Carlos Humberto, porque o tempo de intervenção está a chegar ao fim, enfim, do ponto de vista até das próprias perguntas feitas, penso que estão todas identificadas, é nossa expetativa só para terminar, que nas próximas semanas se assista claramente a uma estabilização, eu próprio tenho andado muito no terreno ainda hoje eram muito cedo e já estava no terreno a ver um conjunto de operações aqui na "*Área 4*", também em Palmela por volta das nove da manhã, nota-se nitidamente que há muito menos supressões, há muito mais horários a funcionar, agora vamos começar a notar aqueles aspetos que por falta de estabilidade da rede ainda não tínhamos conseguido perceber, nós próprios do ponto de vista do conhecimento técnico, ou seja, onde é que é necessário reforçar, onde é que é necessário por mais um horário, onde é que é necessário adequar a oferta, porque até aqui esse é um aspeto que fica se quiserem baralhado com a carreira que não é feita por falta de recursos humanos, agora que começa a estabilizar vamos ter condições para ir melhorando gradualmente o serviço assim o operador cumpra, assim tenha recursos humanos, porque felizmente do ponto de vista dos meios materiais ou seja autocarros a operação pelo menos enquanto esta taxa de crescimento for perfeitamente sustentável a operação tem condições para ir sendo acompanhada porque autocarros não lhe faltam e os autocarros são todos novos, nesta operação felizmente também temos essa vantagem e portanto é isto."

O **Primeiro Secretário da AML:**

"Duas ou três notas prévias, repetindo que já aqui alguns de vocês já disseram, as pessoas têm razão e os eleitos têm razão.

Segunda nota, queria dizer que eu estou de acordo com o Sr. Membro da Assembleia que disse que o pior que nos pode acontecer e o que descredibiliza o projeto é não cumprirmos com aquilo que está prometido, perfeitamente de acordo e acho que isto é um problema sério que hoje temos, não é futuro, é presente e por isso mais uma razão para enfatizar a ideia de que isto é um projeto de todos nós, e isto foi um projeto de todos nós, porque foi um projeto construído pelo menos pelas forças políticas que estão representadas no conselho Metropolitano de Lisboa, foi um projeto que começou, não este mandato, mas em mandatos anteriores em uma convergência global para que se atinge-se patamares de mobilidade, mais consentâneos com aquilo que é a vida atual.

Não queria falar muito destas questões, mas o passe navegante, para vocês terem toda esta informação, levou a que, cerca de mais vinte por cento das pessoas passasse a andar de transporte coletivo, que depois veio a pandemia e nós hoje ainda não atingimos este patamar, mas já atingimos o patamar superior àquilo que tínhamos antes da pandemia, nós estamos com noventa e dois por cento da procura daquilo que era o mês homólogo antes da pandemia, depois do navegante, e antes da pandemia. Ainda estamos a oito por cento, mas já tivemos a noventa por cento, também a verdade seja dita, e, portanto, não podemos desligar esta questão da oferta do transporte rodoviário de passageiros, já agora permitam-me fazer aqui um pequeno, parenteses com o novo regime jurídico dos transporte rodoviário de passageiros, as Câmaras Municipais passaram a ter a competência do transporte rodoviário municipal, que não era competência sua, e a Área Metropolitana de Lisboa, passou a ter a competência do transporte regional e se quiserem com as "CIM - Comunidades Intermunicipais" aqui na redondeza, o transporte inter-regional e, portanto, o que é que os municípios fizeram, e bem ,na minha opinião, agora somos dezoito municípios na Área Metropolitana, cada um vai lançar um concurso público para o seu transporte municipal e depois, a Área Metropolitana vai lançar um concurso público para o transporte regional? Não o que eles fizeram foi delegar as competências que eram suas, passaram a ser suas, porque não eram anteriormente suas, delegaram as competências numa entidade da Área Metropolitana que lançou um concurso único articulado que respondessem a estas necessidades, e para que isso acontecesse o Estado também entrou nesta delegação de competências, porque isto não era possível fazer sem que o Governo entrasse nessa delegação de competências. Porque o sistema que nós temos de transporte rodoviário está associada a todo o resto do transporte se quiserem pesado, ao comboio, ao metro, aos barcos, a Carris, etc. e é preciso ter um sistema de bilhética tecnológico, que apoio todo este funcionamento, e esse foi, também o Estado delegou na Área Metropolitana, estas competências.

Eu peço desculpa de desviar aqui um minuto a conversa do que é essencial, mas cabe à AML, e neste caso depois à TML, gerir toda a receita do sistema de transportes da Área Metropolitana de Lisboa, porque o metro vende um passe, mas o dinheiro não é para o metro, o dinheiro é para dividir pelo metro, pela Carris Metropolitana para facilitar a expressão e pela Carris, e pelos comboios, e pelos barcos, etc. e isto é uma competência da AML e, portanto, esta delegação de competências foi no sentido de termos uma visão única.

Voltando ao concreto, nós temos as dificuldades que todos vocês aqui disseram e estamos de acordo e à um compromisso e não é um compromisso só, nós os dados que temos, eu acho que não têm até porque esta informação não foi dada, nós hoje já estamos a transportar mais cinco mil pessoas que, em setembro, dia, dia, estamos a transportar quarenta e sete mil pessoas dia nesta área, portanto, estamos, digamos, a ganhar passageiros, já agora a ideia que nós temos é particularmente nalgumas carreiras, nas carreiras para Lisboa, há uma procura significativa, o Rui está-me a dizer maior, e, portanto, apesar dos múltiplos problemas, imensos problemas, sublinho imensos problemas e não podemos fugir à questão, estamos a procurar resolver, nós a ideia que temos é que nos últimos dias, as supressões e o aumento da oferta, é maior, temos a ideia é uma forma de expressão, nós sabemos que ainda é insuficiente, que ainda há falhas, que ainda há supressões, mas com o aumento da oferta é maior e o aumento da procura também, como se provou pelos os números que referi.

Permitam-me só duas notas finais nesta intervenção. O principal problema que se constatou foi da ausência de motoristas, mas eu sublinho, o principal, porque não foi o único, e não vale a pena agente escamotear os problemas. Nós ainda não conseguimos ter e é uma obrigação do operador, em pleno funcionamento, o sistema

tecnológico que nós saibamos em tempo real, o que é que se está a passar para operação e, portanto, o problema dos motoristas é o principal problema, é aquele que tem dimensão substancial, mas não é o único e depois o problema dos motoristas, o Faustino já sublinhou isso, permitam-me que vos diga é um problema gravíssimo, gravíssimo e que a AML, a TML, não têm condições de resolver per si, é um problema mais vasto. Hoje, os municípios, eu penso que, posso dizer isto com conhecimento de causa têm dificuldades em segurar os seus motoristas, outras instituições, essa já não direi, estão com os mesmos problemas, as instituições nacionais receberam contactos de países europeus a pedir motoristas portugueses para ir trabalhar para o estrangeiro, e isto é um problema estrutural e é um problema que aqui foi referido, de salários, de condições de trabalho, de atratividade da função, que a Área Metropolitana tudo fará, o Faustino já disse, nós falámos com o IFP, falámos com o IMT, falamos com o Governo, falámos com o Ministério do Ambiente e da Mobilidade, etc. temos falado com tudo o que é possível e que consideramos necessário para ultrapassar o problema, eu tinha mais uma questão para dizer, mas acho que já acabei o tempo."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado, penso que vamos agora abrir um debate um bocadinho mais, enfim, incisivo sobre algumas das questões aqui levantadas enquanto Presidente da mesa da Assembleia Municipal, a única coisa que eu gostava aqui de referir é relativamente à questão do dia onze de maio, como disseram o operador, assumiu ali perante todos nós, que ali estivemos, e eu diria mais, assumiu, e não foi um assumir passivo foi um assumir muito ativo, porque me lembro perfeitamente de ter colocado uma questão, e ser assim um bocadinho ressarcido, rechaçado como, por exemplo, era daquelas questões que não caberia com certeza a ninguém fazer naquele momento, e estávamos a onze de maio.

Também tenho a noção de que em Palmela conseguimos, foi o sítio onde já me tinham dito isso, estiveram mais elementos da própria Assembleia Municipal e, portanto, isso também mostra o interesse e a necessidade que temos que tudo isto possa ser otimizado em benefício e aí reitero, em benefício de todos os habitantes e, portanto, abrimos aqui um período de debate, agora já não faremos as intervenções de acordo com enfim, com a hierarquia de bancada e, portanto, quem se quiser inscrever, faz favor.

Patrícia Caixinha, Partido Socialista faz favor."

A **Sra. Patricia Caixinha do PS:**

"Obrigada Sr. Presidente, na sua pessoa permita-me cumprimentar as Secretárias da Mesa também, cumprimentar o Sr. Presidente da Câmara, Sras. e Srs. Vereadores, cumprimentar os membros da Assembleia, os funcionários da autarquia aqui presentes, quem nos acompanha em casa, os senhores jornalistas e cumprimentar também os representantes aqui quer da AML quer da TML.

Gostaria apenas de reforçar também o que já foi aqui referido, nomeadamente que continuamos a acreditar neste projeto, portanto, não só pelo impacto que ele tem na questão da Mobilidade e da deslocação das pessoas que é importante nas suas vidas, mas também na questão do desenvolvimento do próprio município, com essas deslocações e, por outro lado, pelo impacto, porque esta medida tem na economia das famílias com a redução, nomeadamente o custo do passe e como já foi aqui referido que há muitas pessoas, de facto, a utilizarem os transportes públicos e, por isso é que é necessário ter uma rede de transportes eficaz.

Para além disso, continua a haver aqui algumas questões que nos preocupam e, portanto, gostaria e creio que ainda não foram colocadas estas questões só referir que alguns aspetos. Entretanto, já arrisquei aqui muitas, porque já foram respondidas também, o que é bom sinal, uma delas tem a ver com as tarifas de bordo que são aplicadas e isto, tendo em conta que é uma medida de cariz social há aqui, um aspeto que nos parece que atendendo que também não existe ainda um serviço de venda e de apoio a funcionar em pleno o que acontece é que, e trouxe aqui um exemplo, um bilhete que seja adquirido a bordo no percurso Pinhal Novo/Montijo, estamos a falar da tarifa dois, linha vermelha, custa dois euros e sessenta cêntimos, adquirindo bilhete previamente custa um euro e cinquenta e cinco cêntimos, portanto, aquilo que estamos a falar é de uma diferença de um euro e cinco cêntimos e, portanto, corresponde a um acréscimo de mais sessenta e sete virgula setenta e quatro por cento.

Estamos a acreditar que isto é um bocadinho excessivo, até porque, por mais um bocadinho, conseguíamos chegar à ponte "*Vasco da Gama*" e que, neste momento, está a dois euros e noventa cêntimos. Queria perguntar se estas tarifas são fixas, se há uma previsão da sua redução, nem que seja pelo argumento simples de que os constrangimentos que tem havido até agora, justificam, se calhar uma redução atendendo aqui algumas das questões que já foram colocadas.

Depois, em relação à escassez de postos de venda e as máquinas de carregamento nas freguesias do concelho queria saber se estão a ponderar colocar mais equipamentos e quando?

Em relação aos pontos de paragem, não sei se esta questão já foi colocada, que deveriam permitir aceder à informação ao minuto da localização, portanto, eu sei que já foi aqui referido que existem algumas dificuldades na nas tecnologias de acesso ao minuto do que está a acontecer, mas quem viaja fora deste município tem a experiência de que isso é possível acontecer a informação ao minuto, quer da localização do transporte ou do tempo que ela demora a chegar, mas, pronto, para além disso, aqui a dificuldade também é no acesso à informação sobre atrasos, constrangimentos, horários, e se está pensada alguma medida para colmatar esta ausência de informação?

Depois em relação ao site que é disponibilizado a informação ou mesmo a aplicação da Carris Metropolitana, não são muito intuitivos, não só, para quem tem já algum contacto com as tecnologias, mas não é muito fácil aceder às carreiras, aos percursos que estão disponíveis, aos horários e, portanto, isto dificulta algum acesso à informação por parte da população, acresce ainda que, há aqui a questão da população mais idosa que não tendo acesso a estas tecnologias e não havendo também informação nas próprias paragens acaba por ficar arredada da informação, portanto, questiono se estão a procurar soluções alternativas e se sim para quando?

Se calhar, não sei se vou retomar este tema, porque já foi já foi aqui falado a questão de que esperam que não saiam motoristas. Eu sei que não podemos fazer futurologia, bom seria, mas o que é certo é que tivemos a experiência e, portanto, recentemente saiu uma notícia sobre toda esta questão da "*Alsa Todl*" em que houve aqui alguma informação, portanto, nessa notícia que saiu num canal de televisão sobre os motoristas que entretanto chegaram a Portugal, que na altura da notícia seriam cinquenta e um, não sei se, entretanto, já chegaram mais ou não, mas, pronto, estes cinquenta e um motoristas acabaram por também acabar com os seus contratos na empresa onde estavam em Cabo Verde e, portanto, a empresa acabou por também por ficar sem trabalhadores nessa altura, portanto, eles acabaram por não vir logo de imediato, mas o que, é certo, é que, isto pode acontecer também aqui a partir do momento em que à oferta de um melhor emprego com melhores condições e, portanto, pergunto se há alguma salvaguarda para que aqui Palmela fique novamente sem motorista, assim de um dia para o outro?

Finalmente, a última questão é que também temos tido conhecimento que alguns autocarros, não digo muitos, digo alguns autocarros da Carris Metropolitana que estão a ser utilizados para serviços de aluguer especializados, atendendo que uma das nossas preocupações e que já foi aqui referido são os constrangimentos que tem havido por falta de carreiras, não nos parece que isto seja muito compreensível e, portanto, gostaríamos de colocar aqui esta questão, para além disso, também temos notado que passam muitos autocarros com a informação, reservado e, portanto, também não percebemos, para onde é que eles vão e porque é que não levam pessoas e disse, Sr. Presidente."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Teresa Marta Joaquim, PSD faz favor."

A **Sra**. **Teresa Marta Joaquim do PPD/PSD:**

"Boa noite a todos. Vou ser breve nos cumprimentos e permita-me Sr. Presidente cumprimentar em seu nome todos os presentes e assim também poupamos algum tempo, não é por falta de respeito por ninguém, mas mesmo por uma questão de tempo.

Ora bem, algumas questões concretas e não vou repetir algumas delas à semelhança da colega do PS já foram respondidas, outras questões que gostaríamos que tentassem responder uma delas é em relação àquilo que foi dito sobre o passe navegante, que custa para o cidadão comum quarenta euros, para um estudante menos e que a existência do passe navegante levou o aumento da procura, a minha pergunta concreta sobre isto é, mas não foram feitos estudos de análise de mercado, de análise potencial, não poderia ter sido previsto antecipadamente que haveria, logicamente um aumento de procura? logo que, de facto, existe um passe navegante e, no fundo que pudessem prevenir e que pudessem fazer com que a Carris Metropolitana pudesse agir proactivamente e não reactivamente depois de o problemas estar instalado?

Foram referidos vários problemas com os motoristas, segunda questão, percebeu-se que inclusivamente seria questões relativas aos salários às próprias rotas que têm, mas continua-se a falar em problemas com motoristas, se pudessem especificar mais em concreto, seria importante.

A AML, foi dito também, que a AML tudo fará e eu acredito na boa-fé desta afirmação "*A AML tudo fará"*, mas, e uma vez que esta sessão é extraordinária para que também os munícipes, possam ficar mais informados, o que é que no concreto a AML poderá, de facto, fazer e irá fazer, ou seja, quais são os compromissos que a AML vai ter com os cidadãos com os municípios?

Houve aqui uma questão também que foi referida que é a questão do Estado, da participação do Estado neste projeto e de o Estado ter delegado tudo, e eu coloco entre aspas, "*tudo*", porque estou a citar, delegou tudo na AML, mas não está não está a correr bem. Não querendo penalizar ninguém e acredito mais uma vez que estão a fazer todos os possíveis, será momento de podermos admitir que, possivelmente a AML, neste momento, não sente total competência para resolver as situações todas que estão a acontecer? e quais, no fundo, por favor, se puderem, quais são as ações corretivas e sobretudo ações preventivas que pensam levar a cabo, mas no concreto e não apenas referindo a ações, ações, ações, que irão ser feitas, ser feitas, e, de facto, até quando?

Outra coisa que pude constatar, porque deixei de com a inflação, fui uma das pessoas que deixou de ir de carro para Lisboa e, portanto, eu vou todos os dias, uma das coisas que eu pude constatar, nomeadamente para além dos autocarros de terem deixado de chegar a horas e muitos deles terem sido suprimidos e, portanto, a pessoa ficar na paragem sem poder fazer a sua viagem é que a informação ao utilizador, ao passageiro, é muito, muito, fraca, inexistente e a dificuldade dos motoristas dos próximos autocarros, dos seguintes, explicarem os atrasos ou as próprias ausências, não há, ou seja o motorista, de facto, e não é culpa dele atenção, não é culpa do senhor ou dos senhores, mas eles não têm formação, portanto, há aqui aprioristicamente uma falta de capacidade ou se calhar ainda não houve tempo, vamos admitir que é por falta de tempo e oportunidade de dar ferramentas de comunicação estas pessoas para explicarem um utente que ficou em terra e que, de facto, porque é que isso está a acontecer.

Depois, quero também referir a questão da complexidade do sistema de aquisição de bilhetes para quem não tem o dito passe porquê? porque, de facto, é que o cartão viva, mas eu própria já ajudei várias pessoas a tentar fazer o carregamento do cartão, a escolher o sítio para onde querem ir e qual é a viagem etc. nas máquinas, depois de todo esse processo a pessoa ainda tem que validar a entrada e eu recordo que a maior parte das pessoas que possivelmente está a usar neste momento, este serviço são pessoas que têm algumas dificuldades, quer de mobilidade, quer da própria idade que já não são pessoas digamos assim, da era digital e, portanto, eu creio que há aqui várias fragilidades no sistema e que seria muito importante nós hoje, nesta reunião, podermos ter informação muito mais concreta para poder dar às pessoas. Obrigada tenho dito."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Está inscrita a Inês Garcia, faz favor do MCCP."

A **Sra. Inês Garcia do MCCP:**

"Muito obrigada. Queria cumprimentar todas e todos na pessoa do Sr. Presidente.

Queria começar por reconhecer o sentido causa pública que os senhores devem ter e as dificuldades que os senhores têm tido para resolver estes problemas, imagino que não tenha sido fácil lidar com todos estes desafios de algo que é estruturalmente uma mudança naquilo que era a realidade do nosso distrito, da nossa área, de com certeza do nosso concelho.

Folgo em saber que os documentos não são confidenciais ou algo do género, com certeza, existirá informação de caráter pessoal que não pode ser divulgada, mas a verdade é que, por altura de fevereiro, eu acedi ao portal do Governo para ver os documentos e as peças do concurso público, inclusivamente, enquanto coordenadora da Comissão de Ordenamento do Território, pedi as peças do concurso ao Sr. Presidente ainda não me fizeram chegar, portanto, sempre pensei que não fosse possível aceder, mas folgo em saber que eles vão ser disponibilizados e que nós vamos poder analisar porque, podendo analisar com antecedência, eu podia ter verificado algumas possíveis falhas, ou talvez não, isso com certeza, poderão responder como por exemplo, a inexistência de autocarro diretos entre Palmela que é sede de concelho e Setúbal que é sede do distrito, de autocarros direitos que permitam chegar antes das oito horas e trinta minutos, portanto, um estudante que, por alguma razão esteja a estudar ou um professor que vive em Palmela e queira chegar a uma escola para dar um exemplo, em Setúbal às oito horas e trinta minutos, tem que apanhar um autocarro até ao comboio, ou um autocarro até à Volta da Pedra para apanhar outro autocarro, não faz sentido, são sete quilómetros e meio, não faz sentido, existirem dois transportes públicos e ter que fazer um transbordo. Existem vários exemplos destes, em termos de rotas existem vários exemplos de zonas de Palmela que não estão a ser devidamente servidas para o transporte ferroviário, posso dar o exemplo da estação da Penalva, por exemplo, que tem, pouquíssimos autocarros disponíveis e é uma zona com várias pessoas a viver à volta e que se calhar, devíamos pensar nisso.

Falaram aqui da questão do website que não é intuitivo e eu sei que relativamente há pouco tempo foram colocados os horários "*Moovit*" , infelizmente a "*Moovit*" é uma aplicação que é pouco conhecida e a minha pergunta é, realmente o site precisa de ser revisto, porque eu tenho de ser capaz de colocar o meu ponto origem e o meu ponto de destino e ser apresentada com as opções, mas porque é que esta informação não foi colocada por exemplo no "*Google*" que é muito mais conhecido por toda a gente, no "*Google Maps*", é uma opção? foi porque o sistema ainda não estava estabilizado, então não queriam estar a dar conhecimento dos horários às pessoas para não criar mais dificuldades, mais queixas, mais pessoas a tentar aceder a algo que não ia existir?

Relativamente e agora, estamos todos focados a olhar para o passado, eu sei que os problemas foram identificados e vejo que os senhores, toda a gente da equipa está a fazer grandes esforços para resolver estes problemas e folgo em saber que existe responsabilidade e existe reconhecimento dos erros e dos desafios e gosto de saber que as pessoas estão aqui, e estão a reconhecê-los, mas quando falamos, por exemplo, em erro de redefinição das rotas e da melhoria das carreiras, eu fico preocupada, porque, neste momento, a implementação do serviço foi feita com deficiências, o que cria uma descredibilização do sistema, o que tira pessoas ou digamos que se calhar, não retira pessoas do sistema das pessoas que já lá estão, se calhar, saíram e voltarão ao sistema de transportes públicos, quando realmente perceberem que estão a funcionar, mas para quem ainda não deixou o seu transporte individual, estes problemas não abonam nada à transferência para o transporte público e a minha preocupação com a redefinição das rotas é, quais vão ser os critérios, por que se for único e exclusivamente, a procura, corremos o risco de nunca responder a necessidades e de não… *folgo em saber que já está a dizer que não*, mas nunca responder a necessidades, mas ainda bem, ainda bem, porque uma coisa que me preocupa é, há zonas, por exemplo, eu sei que isto é muito minucioso e talvez não tenha na sua cabeça, todos os nomes das ruas e tudo o que vou trazer para aqui, mas, por exemplo, na estrada dos Restauradores do concelho de Palmela, é uma grande estrada com imensas casas unifamiliares, na Lagoinha, Vale de Touros, que é servida pela estação mais próxima que é a do Penteado, e de manhã, são depois autocarros se não me engano e à tarde são dois autocarros com diferenças de entre carreiras de cerca de meia hora, quarenta e cinco minutos, se eu morasse naquela zona e se quisesse, sequer considerar, utilizar o autocarro para me deslocar até há ferrovia não iria ser uma escolha, porque bastava um comboio atrasa-se com a CP, infelizmente, acontece várias vezes, especialmente à tarde, e perdia o autocarro e teria que esperar bastante tempo, e isto é impensável isto não pode ser feito desta forma. Tenho dito, obrigada."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado Inês Garcia.

Cristina Moura, CDU faz favor."

A **Sra. Cristina Moura da CDU**:

"Boa noite, gostaria de cumprimentar na sua pessoa todos os presentes e agradecer antes de mais a presença dos representantes da AML e da TML, no entanto, acho que também seria interessante ouvirmos e poderia ter sido interessante estar aqui um representante dos motoristas, porque é assim, nós estamos a falar e como utentes nós temos essas preocupações, e essas queixas diárias, seja porque utilizamos, seja porque rapidamente temos alguém que teve essa essa falha no serviço, ou porque ouvimos as notícias e, portanto a crise está instalada agora como é que vamos resolver, vamos tentar da melhor maneira.

Há aqui algumas questões que eu gostaria de algum esclarecimento, pronto, falou-se na questão dos problemas dos motoristas, falou-se também de um outro problema que seria outro problema que seria um problema tecnológico e eu gostaria de perceber muito bem, que problema tecnológica que era esse, não sei se era em termos de rastreabilidade das rotas ,do tempo utilizado, portanto, o autocarro pelo motorista não é, porque é uma coisa que me preocupa, do ponto de vista do motorista que também é importante falarmos aqui, porque estamos a falar de pessoas não estamos a falar de contratos, nem derrotas, nem de números, não é, pessoas que estão em desgaste, pessoas que tem um elevado risco de trabalho, em que existe uma elevada prevalência de doenças psicossomáticas e de riscos de "*AVC-Acidente Vascular Cerebral*" real, pessoas que estão num risco constante que muitas vezes, e tenho conhecimento de situações em que as pessoas deixam de ter a sua pausa contratual para fazer horas de serviço, para conseguirem cumprir os horários que são pedidos, e que muitas vezes é ilegal e é gritante que os próprios motoristas terem os cartões das viaturas para fazer tempo contínuo, portanto, isto não devia estar a acontecer, não é, se as pessoas têm um contrato de oito horas, deviam fazer oito horas e deviam ter tempos de descanso, não é, claro que há queixas que depois respondem mal aos utentes, claro, tem que se questionar em que condições é que estão a trabalhar isso também é interessante que seja refletido aqui na reunião.

Pronto era só isso, era breve, mas é uma preocupação que eu tenho, e acho que todos nós também a deveríamos ter.

Obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Não tenho mais nenhuma inscrição, Rui Valente chega faz favor."

O **Sr. Rui Valente do CH:**

"Obrigado Sr. Presidente.

Sumariamente colocar aqui algumas questões. Foram identificadas algumas falhas, foram explicadas assim sumariamente de recursos humanos a situação da traçabilidade do sistema mas em concreto e respondendo a quem nos vê e procura soluções aqui para os problemas que encontraram aqui com a implementação deste serviço em Palmela têm conhecimento de que linhas, ou quantos motoristas, ou quantas rotas estão por colmatar, quais são, e qual é o plano para as resolver, seja para as pessoas que estão em casa ou que pretendem perceber qual é o plano para resolver, falámos aqui várias vezes que existem problemas que estão a procurar resolver, mas, em concreto e isso traduz-se em que ações para implementar.

Estivemos como dissemos em maio na apresentação, houve uma comunicação bastante clara, aliás, um formato bastante esclarecedor e esta comunicação foi no lançamento ou seja, o que eu vejo e se vê, por exemplo, no portal da queixa, centenas de queixas, que canais é que estão a disponibilizar para que as pessoas consigam

fazer chegar a sua voz a algumas destas queixas, se estão a monitorizar, por exemplo, o portal da queixa ou se existe outro canal ao qual vocês próprios possam divulgar para que as pessoas façam chegar a informação e ver respondidas, não seja só um desabafo unilateral, mas que possam ver respondidas as suas preocupações.

Assim sumariamente é só. Obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Não tinha nenhuma inscrição neste momento, tenho três fecharíamos no final destas três e passaria depois a palavra para a AML."

O **Sr. Carlos Valente do MCCP:**

"Sr. Presidente só uma questão e depois, temos oportunidade depois desta…"

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Carlos Valente temos a noite toda, eu propus que tentássemos fazer isto em duas horas, esta foi a minha proposta inicial, se conseguimos ótimo, se não conseguirmos ótimo na mesma, oK?"

O **Sr. Carlos Valente do MCCP:**

"É tentarmos ser objetivos."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Exatamente.

Ana Teresa Vicente, CDU."

A **Sra. Ana Teresa Vicente da CDU:**

"Obrigada Sr. Presidente, boa noite no Sr. Presidente da Assembleia Municipal cumprimento todos os membros da Assembleia, um cumprimento especial, como é evidente ao Sr. Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, e naturalmente aos membros do Conselho de Administração, Sr. Presidente, Sr. Eng.º Rui Lopo da TML aqui presentes que se disponibilizam a partilhar connosco e a responder às nossas questões e a partilhar o conhecimento que naturalmente têm e detêm sobre este projeto.

O que é que eu gostava de dizer, para além de tudo aquilo que enfim, que ouvi e que não tive oportunidade de ouvir, portanto, lamento meu atraso, mas é isto quem vem de Lisboa, todos os dias passa muito por estas coisas, mas o que é que eu gostava de dizer, primeiro, de facto, como já aqui foi dito e eu acompanho esta expressão é claro que todos gostaríamos de estar aqui hoje a falar deste projeto com outra tranquilidade e com outra segurança, eu julgo que essencialmente esta é uma das questões que hoje se coloca às pessoas no fundo é, até que ponto é que o projeto vai corresponder às necessidades que nós temos no concelho, até que ponto é que vai corresponder àquilo que foi anunciado, penso que é uma questão central e é incontornável e acho que é honesto da parte de todos nós admitirmos que esta questão de fundo, está colocada.

Sobre isto eu queria dizer o seguinte, enfim, já sou passado ou seja, já tem muito passado e, portanto, sou do tempo em que o concelho de Palmela era o conselho da Área Metropolitana de Lisboa, com um maior circuito de transporte escolares porquê, exatamente porque a ausência de transporte era total e absoluta, total e absoluta, foi há pouco aqui referido um, enfim, um exemplo de uma dificuldade que eu acho que é grave, naturalmente, entre a sede do município, neste caso de Palmela e o concelho vizinho de Setúbal, a cidade de

Setúbal com o qual se desenvolve um tão grande movimento pendular sabe-se isso, não é, aliás, a relação entre Palmela e Setúbal é determinante, tal como Palmela e o resto da Área Metropolitana de Lisboa, enfim, hoje não conheço os números com detalhe, mas continua a ter um grande peso, portanto, é uma preocupação e, por outro lado, a relação dentro do próprio concelho de Palmela era absolutamente inexistente, nós tínhamos aqui um transporte esporádico que existia entre Palmela e Pinhal Novo, muitas vezes assegurado até pela carreira que vinha de Setúbal e que se destina a Lisboa e pelo caminho, enfim, alguém apanhava, portanto, a ausência era total, ou seja, um concelho com quatrocentos e sessenta e oito quilómetros quadrados sem um transporte público digno desse nome, pronto, portanto, é claro que isto não é para dizer que bem que nós estamos comparando com esse momento, não é isso, obviamente, temos muitos problemas para resolver, mas eu diria que demos saltos imensos.

Queria colocar uma questão, enfim, na verdade, era nessa que eu gostava de me concentrar, apanhando aqui algumas pontas, colocadas anteriormente e eu colocaria a questão neste momento, da seguinte forma; percebo que a TML, tem obviamente, propostas de intervenção para resolver e ultrapassar atuando, no fundo nos termos da lei, atuando para corrigir as situações que estão em causa, é bom saber percebi quando cheguei, julgo que era um pouco por aqui que a informação era transmitida é bom perceber que parece haver já uma diminuição nas queixas, julgo que a diminuição das queixas não corresponde a uma menor utilização, ou seja, parece haver mesmo um menor número de queixas, é importante conhecer, admito que e pergunto se, de facto, é assim tê-lo-ão dito eventualmente na vossa intervenção inicial desculpem-me, setembro deve ter sido enfim, um momento muito crítico, não é, nomeadamente com arranque do ano letivo, portanto, até que ponto é que isso ajuda a explicar algumas coisas, até que ponto é que ultrapassado o pico do ano letivo a TML tem condições com uma maior serenidade para enfrentar as questões que estão colocadas e, finalmente, a minha questão de fundo, era esta a propósito do problema dos motoristas, se esta é a questão de fundo e se e nos termos, enfim, em que se vai comentando eu receio que a solução não seja fácil, eu receio que não seja um problema só para aqui, a nossa "*Área 4*" e que não seja um problema só para os transportes, enfim, neste caso da margem sul, deixem-me falar assim, e que não sejam um problema que se resolva facilmente pela TML e pela Área Metropolitana de Lisboa, portanto, até que ponto é que o Estado é naturalmente, o grande responsável pela política pública de transportes, como é normal, até que ponto é que a Área Metropolitana de Lisboa, talvez a questão aqui até seja mais para o Sr. Primeiro Secretário, até que ponto é que a Área Metropolitana de Lisboa mantém junto do Governo uma, enfim, o Governo é parceiro neste tema e não deixa de o ser, pelo facto de a responsabilidade estar delegada na Área Metropolitana, até que ponto é que tem que haver uma política que não é só neste caso da AML, dirá respeito às questões salariais imagino eu, destas carreiras que são as carreiras profissionais dos motoristas e que isso tem que ser encarado de forma mais global, pronto, no fundo, era esta a minha questão.

Obrigada Sr. Presidente."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Para não fazermos duas intervenções da mesma bancada de seguida, Pedro Biu.

Conclui depois, António Mestre."

O **Sr. Pedro Biu do PS:**

"Boa noite novamente, eram três questões, mas uma a nossa colega Ana Teresa, já colocou que tinha que ver um bocadinho com as reclamações, enfim, nós muitas vezes não sabemos se a diminuição das reclamações tem que ver, porque o serviço está melhor ou porque as pessoas se cansaram, eu digo, isto porque já geri muitos projetos e percebemos que, às vezes é porque as pessoas habituaram-se àquela forma de estar e deixam de reclamar, eu espero que não seja isso, espero que sinceramente e como disse de início, estamos todos do mesmo lado, espero que seja, de facto, uma melhoria do serviço enfim, posso dizer que os meus filhos estão instruídos a reclamar sempre, sempre, todos os dias tem feito reclamações ou dia sim, dia não, têm feito

reclamações, por acaso vou passar a mandar para a Vereadora já que faz chegar a informação vou passar a mandar também o "*sms*" que eles me mandam diariamente.

Duas coisas muito rápidas, um é, Palmela teve durante muito tempo um autocarro no Centro Histórico que que era garantido pela Câmara Municipal, se não estou em erro, obviamente que agora há um contrato de prestação de serviço e que este autocarro também faz parte. Há uma preocupação social nesta autocarro, porque, de facto, enfim, a orografia de Palmela não é fácil como como conhecem e, é sobretudo usado por pessoas de alguma idade, com alguma dificuldade de mobilidade, sobretudo, enfim, se estiver enganado, peço desculpa, sobretudo muitas vezes para se deslocarem ao Centro de Saúde, ao Cemitério, à Santa Casa Misericórdia a fisioterapia, pronto, o custo deste do bilhete este autocarro é quanto a mim, e quanto a nós, um bocadinho elevado para estas coisas, não sei se está previsto, enfim, alguma possibilidade desta preocupação social e que este autocarro possa ter um custo, enfim, não digo gratuito, mas, pelo menos uma coisa mais simbólico para estes passageiros de maior dificuldade, enfim, eventualmente para outros, porque as pessoas que vivem aqui e usam aqui, não têm passe como eu tenho, por isso, terão muitas vezes que pagar o bilhete.

A outra questão tem um bocadinho a ver com prazos, quando se fala em semanas, enfim, oito semanas é uma coisa diferente de três semanas, oito semanas são dois meses, doze semanas são três meses, eu sei que, se calhar é um bocadinho difícil quantificar estas semanas, mas gostava de perceber se tem, de facto, uma expectativa de quantas semanas, mesmo que seja quatro a seis ou de dez a doze, mas quer dizer, enfim, uma coisa deste género.

Muito obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado Pedro Biu.

António Mestre, se faz favor."

O **Sr. António Mestre da CDU:**

"Sr. Presidente na sua pessoa cumprimento todos os demais presentes nesta sessão sem qualquer exceção de cargos, ou de condição de estarem aqui, bem como todos aqueles estão em casa.

Muitas das questões que trazia aqui já foram referenciadas por todos e eu acho que isso, pelo menos se traduz numa coisa importante, também já foi dita aqui, mas eu quero reforçar estamos todos para que isto corra bem, portanto, tudo o que nos traz aqui é o contributo possível para que isto venha a correr bem, e eu há uma matéria onde me queria centrar só não deixando de dar um exemplo, entre passado e presente todos estão recordados de uma experiência que aconteceu na Quinta do Anjo, com os TST e a Penalva. Houve investimento do município, houve conversações com a empresa e simplesmente abandonou, porque não era rentável, não era útil, nem o preço, nem o serviço que fazia, hoje em dia pelo menos é expectável que tenhamos um serviço de vários pontos da freguesia até de saindo também de Palmela para a Penalva, que é outra maneira de rentabilizar aquilo que todos queremos, que é a intermodalidade nos transportes, portanto, esse também foi um passo importante.

Há uma questão que nós falámos aqui, obviamente e a ideia, não é culpar ou atribuir culpas ou andar a caçar seja o que for que correu mal, é o que é que pode correr bem, eu tenho passado neste período, desde um de junho por uma situação quase dupla, que é, se por um lado, nós tivemos um grande investimento da TML em comunicação, o Sr. Presidente trouxe ali um exemplo, mas não, há mais, exemplos desses e que efetivamente contribuiu para expandir uma expectativa enorme, é verdade, todos nós sabemos isso, a minha pergunta não é que isso seja mau é se temos o mesmo empenho da TML em comunicar agora as alterações que vão ser postas, era muito importante que esta comunicação com as populações fosse, de facto, muito assertiva, isto para colmatar, primeiro, não afastarmos ninguém que tenha sofrido e não queira voltar, mas até para ganharmos a confiança das pessoas porque eu acho que é a confiança neste modelo que pode garantir a sua sustentabilidade, porque também confesso que termos um modelo em que todos acreditamos, mas que todos reconhecemos que pode não se tornar sustentável é estarmos a dizer que sim, quando pensamos que não ao

mesmo tempo, portanto, eu gostaria de saber qual é a estratégia de comunicação para o futuro da TML, recordo que muita dela tem passado e eu acho muito bem com a colaboração das juntas de freguesia, todas, e do município onde se recebem as queixas, onde reencaminhamos mas era necessário haver um grande esforço, especialmente nestes casos e foram aqui muitos identificados que correu mal, esta questão se se vier a resolver do transporte Palmela/Setúbal, acho que a devemos comunicar, acho que não ficará e não conseguiremos nós membros da Assembleia transmitir a toda a gente, não conseguiram dos Presidentes de Junta, nem a Câmara eu acho que tem que ser uma estratégia articulada para que o cidadão possa confiar neste processo era só Sr. Presidente.

Obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Carlos Humberto, ou quem entender desse lado, temos uma série de questões, neste momento, portanto, agradecia que tentassem atalhá-las, algumas são similares e, portanto, tentaríamos responder da forma que fosse o mais plausível possível em função de prazos, momentos, etc. e tentando não atalhar e vou pegar no que há pouco aqui alguém disse, "*uma coisa são três semanas*", eu também tinha registado "*arrastam-se mais umas semanas*", foi o que foi dito desse lado, portanto, não vamos sair daqui, com certeza, com as garantias necessárias e suficientes para irmos tranquilos para casa e para as pessoas que estão em casa, aliás, temos hoje desde que sou Presidente da Assembleia, o maior número de visualizações em direto, portanto, há interesse na Assembleia Municipal e, portanto, temos aqui também que não defraudar as expectativas que todos nós de viva voz, fomos sendo portadores das boas notícias que, afinal não se concretizaram, faz favor."

O **Presidente da Administração da TML:**

"Muito obrigado, deixe-me só dizer que parte das pessoas que estão a visualizar é a equipa da TML, que que se todos estes momentos para perceber exatamente o que se passa, mas não quero tirar o mérito do número, mas faz parte desse trabalho também acompanhar todos esses momentos.

Vou tentar responder telegraficamente às coisas todas, mas ou parte das coisas depois, o Rui responderá mais as ligadas à comunicação, ao site, que eu essa é exatamente uma área onde o Rui está muito mais metido e, portanto, a resposta será com certeza mais direta e nomeadamente também a resposta das semanas que não deixaremos de a dar, mas indo aqui às coisas rápidas do que nos foi colocado, tarifas de bordo objetivamente o que nós achamos é que a tarifa de bordo é uma tarifa que deve ser e faz parte das lógicas dos transportes, a tarifa de bordo até porque é penalizadora para a própria velocidade comercial a tarifa de bordo é normalmente um bocadinho mais elevada que a tarifa pré comprada e, por isso que é que nós temos que fazer temos que trabalhar é no sentido de aumentar os canais de venda das pré comprada e com isso levar as pessoas a que, quando se aproximem do autocarro já tenham o seu título de transporte e, para isso, para garantir que há uma maior rede de postos de venda, já hoje existe uma rede de postos de venda a ser apoiados naquelas lógicas de paga aqui, "*pay shop*" já hoje existe, mas nós temos um concurso que está neste momento em avaliação, já correu e que está neste momento em avaliação para alargar essa rede e, portanto, ganhar dar maior capilaridade à rede de vendas para que as pessoas tenham naquela lógica de maior proximidade e na lógica de terem um interlocutor que os ajude na compra do bilhete está neste momento e, portanto, é um concurso que já decorreu e está neste momento em análise para que alarguemos essa rede, o concurso propunha mil e quinhentos postos para toda a área Metropolitana, mas é muito posto para a Área Metropolitana e, portanto, temos essa via, temos havia dos quiosques móveis, ou seja, nós, neste momento, vamos ter um conjunto de quiosques que as pessoas podem ser localizadas, por exemplo, nas juntas de freguesia, nós tivemos uma excelente, nós tivemos reuniões com as juntas de freguesia todas e tivemos uma excelente adesão a esta lógica de podermos colocar alguns destes quiosques móveis nas juntas de freguesia, portanto, nós temos a expectativa que até ao final do ano, possamos ter dez e o número que está contratado, são setenta e cinco postos e que depois durante o ano de dois mil e vinte e três vão começando a ser colocados ou seja, mais uma vez que a capitalidade e facilitar o acesso das pessoas e são quiosques móveis assistidos, ou seja, haverá um operador que deve de ser alguém,

por exemplo, que esteja a trabalhar na junta de freguesia que terá uma formação nossa para que possa servir deste interface.

Estamos também a trabalhar com a "*SIBS - Sociedade Interbancária de Serviços",* estamos também a trabalhar com o Ministério da Defesa para diminuir o número de interações que os antigos combatentes têm que ter sobre o sistema, neste momento, temos a facilitação de todo o sistema de renovação dos antigos combatentes que era uma pressão que íamos ter agora, isso já foi resolvido, temos estado a trabalhar com a SIBS também nesse sentido de encontrar aqui formas mais fáceis de as pessoas interagem com sistema.

Outra coisa também importante e que foi aqui referido que tinha a ver com os postos nas paragens, há dois tipos de informação, há a informação estática, portanto, informação que tem que ser colada na paragem, porque há pessoas que se dirigem à paragem e querem ter essa informação lá, deixem-me dizer que nós fizemos um esforço grande nesse sentido, mas fomos exigentes naquilo que pedimos aos operadores, neste momento, a informação da hora de passagem na paragem e não aquilo que eram os costumeiros horários em que a pessoa tinha que fazer somar diversas parcelas para dizer, "*Passa aqui por volta desta hora*", portanto, a informação que está na paragem é a informação de passagem, com mais ou menos dois minutos, porque os autocarros não têm um carril, e, portanto, estão mais sujeitos a todas as perturbações de trânsito, mas na prática a informação é uma informação de passagem, só que, aqui, isto implica que a informação que está em cada uma das paragens seja única e, portanto, todo o processo de produção e processo de colagem de disponibilização é mais demorado e neste momento, nós ainda não temos aquilo que é a estabilidade na oferta que nos permita ir substituindo com alguma segurança a informação que lá está, mas, neste momento praticamente todas as paragens e sabemos que, por exemplo, as paragens em Lisboa, ainda não têm, nomeadamente a da Gare do Oriente tem que ser melhorada essa informação na Gare do Oriente, mas no que diz respeito às paragens, nomeadamente as paragens de partida, digamos assim, as paragens nos diversos municípios, boa parte delas já têm informação estática.

Relativamente à informação dinâmica, a informação dinâmica, nós precisamos ter os tais sistemas tecnológicos, o que é que são estes sistemas tecnológicos, é por obrigação do operador ele permitir-nos acesso ao seu sistema de apoio à exploração um palavrão que, às vezes usamos uma sigla que é o "*SAE - Sistema de Apoio à Exploração*" esse sistema de apoio à exploração tem entre muitas outras coisas, tem a georreferenciação ao evento de cada um dos autocarros e nós, neste momento, já recebemos essa informação mas ainda não recebemos com a qualidade que nos permita ter informação em tempo real e, portanto, não podemos pôr essa informação em tempo real de qualquer das formas para fazer informação em tempo real, nós temos para o conjunto da Área Metropolitana, trezentos e vinte "*PIP- Postos de Informação ao Público*" adquiridos, também já adquiridos, mais de cinquenta painéis por colocarem em interfaces que permitam maior capacidade de informação para ir colocar esses painéis nas paragens de maior procura ou naquelas têm muito pouca frequência, que seja necessário disponibilizar essa informação.

A informação em tempo real, nós sabemos que estes números que vos estou a dar são muitos, mas diluídos para um espaço tão grande como é toda a Área Metropolitana não são assim tão grandes, mas nós também estamos preocupados com a própria sustentabilidade do sistema e a própria sustentabilidade do sistema, nós temos que avaliar como é que estes postos de informação ao público funcionam, eles são auto assistidos, têm painéis solares mas depois tem que ter um "*chip*" para comunicar e receber a informação, portanto, temos que ir avaliando e temos que perceber os custos de manutenção, temos que ter primeiro a correr para depois perceber se podemos ou não podemos implementar ou ter uma maior rede deste tipo de postos, mas no essencial, essa preocupação existe e nas interfaces, nós, quando tivermos totalmente, a funcionar a parte da informação da georocalização dos autocarros podemos começar a dar essa informação em tempo real às pessoas.

Relativamente aos motoristas, sim, nós estamos preocupado com as saídas, nós em todas as reuniões que temos com os operadores sobre isto qualquer que seja operador ou prestador de serviços, nós avaliamos as suas taxas de saída, mas este vai ser um problema durante todo o contrato, vamos ter que ter esta preocupação durante todo o contrato, porque objetivamente é um bem escasso, é um bem que é muito disputado e, portanto, temos que ter esse cuidado é por isso que eu também disse, que para nós o motorista é a nossa primeira imagem do serviço que temos que fazer dignificação desta profissão, porque eu, quando digo que os problemas que aconteceram, estavam referenciados a eventos com os motoristas é o factual, mas não quer dizer que nós não olhemos para os motoristas com uma primeira peça do nosso sistema, ele é a primeira peça do nosso

sistema, naturalmente, não é nossa responsabilidade e é importante que isto fique claro, o motorista não é responsabilidade da Carris Metropolitana/TML, é responsabilidade dos prestadores de serviços, no entanto, é uma preocupação nossa, real, nós temos estado a conversar também com todos os operadores, nomeadamente com todos os prestadores de serviços, nomeadamente agora que estão a trazer pessoas de fora, sobre as condições que lhes estão a ser dadas, está a ser verificado junto dessas entidades também se têm ou não têm tutores para poder fazer não só a integração relativamente à formação do serviço para serviço, mas também a sua integração na nossa sociedade e, portanto, todo esse trabalho está a ser acompanhado por nós, mais uma vez, não é uma nossa responsabilidade, mas, é uma nossa preocupação e temos tido essa interação direta com todos os operadores e deixem-me dizer que na margem norte é um processo semelhante a este ainda com maior dimensão, não são motoristas de Cabo Verde, são motoristas do Brasil e, portanto, é preciso ter esta preocupação e nós temo-la.

Relativamente aos alugueres dos autocarros especializados nós conhecemos este sistema, nós dissemos ao operador, "*não pode fazer, não pode fazer*, *enquanto não estiverem regularizados não pode fazer"* e, portanto, que ele objetivamente está a fazer, mas o que ele nos diz é que ele faz estes serviços não com motoristas afetos à Carris Metropolitana mas com subalugueres e, portanto, é isto, é uma prestação de serviços que ele está a fazer, naturalmente também as horas a que estão a acontecer, apesar de o carro poder parecer que é um carro da Carris Metropolitana, nós dissemos-lhe isso e porque ele diz; "*O carro não está a ser necessário*", não é não está a ser necessário, objetivamente é a imagem que passa e porque objetivamente pode não estar a ser necessário mas as pessoas têm a perceção que é uma perceção errada, mas têm a perceção de que é um carro da Carris Metropolitana e pedimos que fizessem esses trabalhos se não é com motoristas da "*Alsa-Todl*", mas sim com motoristas subcontratados exclusivamente para fazer aquele serviço e que não poderiam ser aproveitados pela "*Alsa-Todl*", é importante também percebermos isto, porque são motoristas em part-time a fazer especificamente só aqueles serviços, então que não se faça nos nossos autocarros, porque não fica esta ideia errada de que aquelas pessoas podiam estar afetas a outro serviço.

Quando falamos dos reservados, dos fora de serviço, nós ouvimos muitas vezes esta coisa do fora de serviço, há muitos autocarros fora de serviço é, por isso, que nós temos que ter alguma estabilidade da oferta porquê, porque fora serviço é um sinal de que a oferta também ainda não está estabilizada, porque o pior que pode acontecer para um operador é ter muitos autocarros em fora de serviço, quer dizer que está a reposicionar autocarros e esse reposicionamento dos autocarros é um reposicionamento que é à custa dele, nós não pagamos um tostão, não pagamos um cêntimo por causa desse reposicionamento agora tem que se melhorar esse sistema, porque mais uma vez é uma perceção aparecem muitos autocarros a dizer fora de serviço ou a dizer reservado quando eles estão é a sair de um sítio onde chegaram para e para outro para fazer o seu reposicionamento, mas as pessoas interrogam-se porque é que aquele não está ao serviço, ele ainda não está o serviço está a caminhar para um outro ponto de partida, para poder fazer um outro serviço, mas é algo que precisamos de ter a tal estabilidade, nós e o prestador de serviços para que ele possa fazer uma melhor otimização daqueles recursos.

Relativamente ao passe, navegante talvez não nos tenhamos expressado muito bem, objetivamente a nossa rede responde aos aumentos de procura, não tenham dúvidas disso, aliás, a nossa rede é uma rede bastante maior do que aquela que era a rede anterior dos "*TST-Transportes Sul do Tejo*" e nomeadamente no concelho de Palmela, isso é objetivo, verificável, portanto, nós definimos a oferta já a contar com os aumentos de procura, portanto, o que foi dito aqui é que nós tivemos um aumento de procura muito grande quando se introduziu Passe Navegante e que, neste momento, ainda nem conseguimos recuperar de todo o aumento de procura que tivemos nessa altura e, portanto, neste momento, a procura ainda não é globalmente, ainda não é procura que tivemos quando se introduziu o passe navegante. Também verificamos que existem algumas linhas específicas em que esse aumento de procura já acontece e para esses aliás, algumas das linhas que aqui estão estamos a reforçar muito a oferta, mais uma vez dizer a nossa postura, não é uma postura estática é uma postura dinâmica, nós sabemos que as redes de transportes ainda por cima num contrato como este de sete anos, se nós não estivermos sempre a fazer correções, sempre a monitorizar, e sempre a introduzir as alterações que forem necessárias quando acabar o segundo contrato, estamos muito longe de estar a servir bem as pessoas e esse nosso objetivo é servir bem as pessoas e, portanto, é uma rede dinâmica não é uma rede estática, temos é que ir fazendo essas introduções.

A "*AML- Área Metropolitana de Lisboa*" e a "*TML – Transportes Metropolitanos de* Lisboa", aqui eu posso falar pela TML, mas a AML tem cem por cento da TML e, portanto, acho que posso falar pelos dois, objetivamente tudo faremos para que se possa resolver aqueles problemas que foram aqui identificados, nomeadamente, é mais um problemas de supressões resolver isso, e isso passa muito objetivamente para conseguimos fazer a melhor integração dos motoristas que já existem, já estão cá, e fazemos essa integração porque é aí que vamos ter as variáveis de folga para depois também darmos mais descanso aos motoristas que cá estão, o que disse é verdade, neste momento a pressão sobre os motoristas é grande e isso também se reflete sobre a capacidade de fazer bem e sobre a própria taxa de absentismo, porque depois as pessoas começam a ficar mais cansadas teve mais absentismo e, portanto, é algo que enrola e um problema que não se resolve, se não se conseguir injetar um número suficiente de motoristas para regularizar a oferta e esse trabalho já está a ser feito pelo lado do prestador de serviços com este grande contingente que trouxe de novos motoristas, e quando se fala dos cinquenta e um, eles objetivamente fizeram entrevistas a muitos mais do que isto tiveram um processo de seleção criterioso e, para além dos cinquenta e um motoristas que já vieram de Cabo Verde, tem outros motoristas que estão já na calha para também virem para poderem fazer este reforço, eles não são objetivamente necessários, mas, são para dar as tais folgas para que se possa até já contar também com alguma rotação e algumas saídas, porque sabemos que isso vai acontecer e dizer que há pessoas que não se vão adaptar e há pessoas que vão pensar noutras coisas, noutras situações e, portanto, isso temos que ter essa pretensão.

Complexidade para aquisição dos bilhetes, objetivamente nós sabemos que algumas pessoas têm dificuldade e é por isso que também estamos a trabalhar nos tais canais mais assistidos, em que a pessoa que tem mais dificuldade de adquirir os bilhetes, o acesso às máquinas para poder fazê-lo com um apoio de alguém.

Relativamente à rede às escolas ou serviços a escolas, nós fizemos um trabalho com todas as escolas e com todos os municípios no sentido de perceber os horários, os objetivos que tinham, tentamos perceber quais eram as origens dos alunos para que a oferta da Carris Metropolitana se adaptasse o melhor possível às necessidades das escolas, também este sistema é um bocadinho dinâmico, deixem-me que vos diga, porque aquilo que depois nos chega das escolas e depois algumas alterações que as escolas vão introduzindo implica que, do nosso lado também tenhamos a flexibilidade de ir alterando e ir adaptando os horários dos autocarros aquilo que depois são horários alterados das escolas, mas, sei, que este é um problema que se põe, mas que ocupa o qual nós estamos alerta e demos indicações ao operador que é daqueles que está dentro da lista das prioridades onde ele tem que atuar e onde tem que fazer correção, naturalmente, não dá jeito nenhum e isso é um trabalho que deve ser feito posteriormente também, é perceber que há duas escolas e começam as duas às oito da manhã e as duas querem os alunos, que vêm de um determinado sítio às oito menos cinco na escola para serem melhor servidos, agora se são duas escolas que estão separadas de quinze minutos de autocarro algo à que fazer aqui alguma adaptação ambos horários de início das escolas ou perceber-se-á montantes suficientes, massa de crítica de alunos para fazer dois serviços é importante, percebermos isso porque mais uma vez, nós não estamos a regatear os recursos, propor os números de autocarro, o número de motoristas, mas eles são escassos, sabemos isso e, portanto, neste momento, não temos restrições nos números de autocarro, mas é algo que temos que ter sempre isso em consideração, mas fizemos esse trabalho, acreditem que fizemos esse trabalho com os municípios e fizemos trabalho com as escolas no sentido de perceber quais eram as suas horas de entrada, quantos alunos é que tipicamente utilizariam o transporte público e as suas origens, para que a oferta da rede fosse adaptada a isso.

Zonas devidamente servidas, deixem-me só dizer porque pode não ter passado também esta ideia, nós não fomos olhar exclusivamente para a procura que já hoje é servida, ou para a procura que já hoje está instalada, nós formos olhar para critérios para fazer o desenho da rede, quando digo nós foi Área Metropolitana quando fez o lançamento do concurso, portanto, havia um conjunto de critérios de servir durante, por exemplo, áreas mais pequenas, que a sua ligação à sede do concelho, a sua ligação à sede de freguesia, para depois, a partir daí ser feito esse essa destruição e é por isso que a nossa rede também tem uma capilaridade muito maior do que era a rede anteriormente gerida pelos TST que era uma rede muito mais pelos eixos principais.

Deixem-me dizer que já referi, nós estamos a falar com os prestadores de serviços de forma muito incisiva, muito direta, e não deixando respostas cair em saco roto para as perguntas ficaram sem resposta, não estamos a deixar isso para percebermos, objetivamente quais são as condições de trabalho em que os motoristas estão

e perceber como é que isso é feito, não é uma responsabilidade nossa volto a referir, mas é uma preocupação nossa e muito grande.

Canais de reclamações, nós temos o nosso canal de reclamação e portanto, podem fazê-lo, deixem-me dizer que, às vezes as reclamações, neste momento, como disse; "*para os seus filhos reclamarem sempre que houver razão para reclamar e agora para reclamar diretamente que o município*", um dos trabalhos que nós temos que ter é os diversos canais para que chegue a mesma reclamação e, portanto, depois nós temos que compatibilizar essas queixas, mas objetivamente nós estamos a ter menor número de queixas e isso não é porque as pessoas estejam cansadas, não é por cansaço, não os vencemos pelo cansaço, não é isso, é porque objetivamente a rede tem estado a melhorar e agora prende-se um pouco a comunicação. Nós temos consciência disso, nós vamos fazer um esforço grande de comunicação a seguir e o Rui poderá dizer um pouco mais, mas uma vez que tivemos este este início em que existe um grupo de pessoas que está a ser penalizada pelo um arranque e que teve estes problemas, nós não estamos a comunicar ainda as vantagens da rede, portanto, estamos a ter uma atitude mais prudente, portanto, não criar expectativas, porque objetivamente nós já poderíamos começar a comunicar muitas das vantagens que esta nova rede tem, mas não o estamos a fazer por uma questão de prudência, e também, enquanto não resolvermos os problemas que afetam as pessoas não vale a pena estar a dizer como nós somos esta rede, como se faz, como não se faz, porquê, porque objetivamente ainda há pessoas que não estão a ser bem servidas e esse sistema tem que ser resolvido primeiramente.

A intermodalidade é para nós uma questão de chave, mas como Rui também já disse a própria gestão dos horários e isso nós podemos ter uma intervenção e tivemos, nomeadamente já em alguns lotes, mas a definição fina dos horários não é nossa agora nós transmitimos ao operador a necessidade de coordenar horários com os modos pesados, até porque nós somos um modo importante para alimentar esses modos pesados."

O **Vogal da Administração da TML:**

"Vou tentar ser híper sintético, mas queria vos passar aqui duas ou três ideias para além de responder a questões concretas é porque depois a velocidade não é compatível com a magnitude do projeto, e não é só a magnitude do projeto das suas intenções ou do conceito daquilo que estamos todos de acordo, são mais de doze mil paragens na Área Metropolitana de Lisboa, é que cada paragem tem à escala desta Área Metropolitana, um horário único por paragem, sabem eu conheço bem o setor dos transportes parece que nos esquecemos como é que eram as coisas lá atrás e não é lá muito atrás, é há seis meses e particularmente aqui em Palmela, quantos sítios não tinham sequer paragem de autocarro, quantos sítios, tinham uma placa pendurada há vinte anos já está toda gasta já nem números tinha num qualquer poste de eletricidade e hoje não, nós hoje temos, apesar de falhar em muito sítios, o horário etc. mas já há um caminho que tem este grau de complexidade e complexidade também logístico, porque tem que se fazer um horário por cada sítio onde vai parar o autocarro, porque uma pessoa que não seja de Palmela não sabe funcionar com os transportes de Palmela, porque não sabe quanto tempo é que o autocarro demorava para ir daqui do terminal de Palmela até ao centro aqui da rotunda nesta zona aqui do Vale dos Barris, não sabe, porque tinha que ser um especialista que tinha que saber quanto tempo é que demorava o autocarro de um lado até chegar ao outro, porque era o máximo que o operador disponibilizada era o horário de partida e nem disponibilizava o horário de chegada, e não agora nós estamos a conseguir que os operadores, sejam obrigados a indicar a que horas é que é previsível que o autocarro que passe em cada paragem em cada localidade, porque as pessoas não tenham que ser especialistas não tem que ser um especialista, e reparem num outro aspeto que e que não é pouco importante que é uma decisão política da Área Metropolitana de Lisboa, que a TML herdou do ponto de vista da implementação que é a uniformização da imagem, mas a uniformização da imagem não é só com os autocarros sejam todos amarelos é que um habitante de Palmela consegue interpretar este horário mesmo que vá para a margem norte, porque os horários tem o mesmo "*layout*", tem a mesma lógica, tem a mesma interpretação, porque a marca única, porque o serviço se quer "*uno*", porque o serviço mais uma vez, não é por um especialista, o serviço e para as pessoas com menor taxa de esforço possível consigam interpretar o horário. O que é que tínhamos antes, tínhamos na margem Sul por natureza do processo que existiu nos últimos quarenta anos um operador que fazia este mesmo horário há quarenta anos, se há quarenta anos fazia o mesmo horário, dificilmente se ia enganar nesse "*layout*" a produzir, não, nós agora o que é que tivemos de fazer, tivemos de conseguir compatibilizar um esquema de horário e um esquema tecnológico que vou tentar sucintamente explicar-vos para dois operadores distintos, porque nós temos no eixo de Almada/Sesimbra, um operador continua a ser os

TST e aqui neste eixo Setúbal/Alcochete, passando por Palmela, um operador novo e tivemos de conseguir compatibilizar sistemas de informação, formas de trabalhar, de dois operadores distintos para um mesmo "layout" de horário, isto parece ser a coisa mais simples do mundo, garante-vos extraordinariamente complexo, pior, num setor que não estava preparado e não é só na margem sul é também na margem norte para este grau de complexidade setor dos transportes não estava preparado tecnologicamente para trabalhar com o grau de especificidade, com o grau de exigência, aliás, até naquilo que eles sabem fazer que é recrutar que até nisto, pelos vistos, como todos confirmamos, não conseguirão dar resposta quanto mais em questões técnicas e em questões tecnológicas de ponta, que eram e são, o grau de exigência que a Área Metropolitana colocou e bem no caderno de encargos.

Passo à pergunta que alguém fez, que tinha a ver com que aspetos tecnológicos estão a falhar?

Os operadores tinha um conjunto imenso de questões tecnológicas que tinham que ter prontas no dia um de junho no caso concreto, o operador aqui da área quatro e no dia um de julho, todos os outros, e que não conseguiram ter pronto, não conseguiram, mas não foi só a Alsa-Todi, não foi só TST, não foram os operadores da margem norte que também não entraram em funcionamento e não entraram em funcionamento, porque também aí disseram que não iam conseguir entrar em funcionamento que também as questões tecnológicas não conseguiu responder ao caderno de encargos.

Estamos perante um problema ou uma dificuldade técnica que está a ser ultrapassada, aqui em concreto, eles não conseguem dar os dados que há pouco o Faustino referiu, ou seja, os dados de localização em tempo real, que permita não só aferir como é que o contrato está a ser executado na métrica quilométrica exata nós, conseguimos aferir por outra via, pelo número de pessoas que validam os bilhetes, dos passes, nós conseguimos aferir, dando a volta, mas eles tinha obrigação de dar esses elementos de quilométricos de tempo real para nós gerirmos o contrato e também para darmos informação às pessoas naquelas ferramentas, que o Faustino disse, nos tais painéis de informação ao público, são trezentos e vinte outdoor, mais cinquenta indoor, mas mais, essa mesma informação que fica disponibilizada para pôr num painel de informação ao público é exatamente a mesma que nós havemos de pôr numa "*epp*" de telemóvel, porque é que ainda não existe a "*epp*" de telemóvel, porque não existe esta informação, porque ela depois é vazia se não tiver um conteúdo que seja apelativo não deixa de ser um fiasco, ora se estivéssemos há quatro meses uma "*epp"* telemóvel que só lá tinha um horário igual àquilo que podemos ter num site, já seríamos criticado por tínhamos uma "*epp*" que não tinha informação em tempo real, portanto, nós também temos que saber gerir essas expectativas, sabendo que, no caso concreto, o operador da "Área 4" e os restantes mas em concreto, esse, ainda não consegue responder a essa matéria.

Sobre sites e afins, terei todo o gosto é só por uma questão de tempo que não vos dou explicações mais exaustivas, mas estejam à vontade para hoje aqui ainda no pós reunião, ou noutra ocasião procurar dar o maior número explicações possível, de facto, estas questões de fazer os horários, se conseguirmos concatenar a informação de todos operadores etc. não se faz como se fazia antigamente, como calculam de lápis e borracha num papel milimétrico a fazer um horário, hoje isso obriga a standard, no caso concreto europeus e a normas etc. e é utilizado um ficheiro do tipo "*GTFS - General Transit Feed Specification ou Especificação Geral de Feeds de Transporte Público"* é um acrónimo que agarra esta informação de trânsito se quiserem e, portanto, são estes ficheiros que permitem que a informação seja colocada em todo o lado.

Na "*Área 4*" houve um problema que teve a ver com o arranque como já foi caracterizado, houve um problema laboral entre os trabalhadores e empresa e todos aquilo que estava montado, tudo, no site, tudo o que estava montado para entrar em funcionamento no dia um de junho não pode entrar que os horários a praticar não eram aqueles eram outros, como calculam, não vamos pôr no ar horários que não vão ser aqueles vão ser outros, e não foram durante um dia nem dois, foi durante um mês inteiro.

Segundo problema, tivemos a entrada da "*Área 3*" aqui ao lado exatamente no mês seguinte e tivemos que ir procurando compatibilizar esta informação com as várias versões de sites e de ficheiros que tínhamos preparadas para entrar, mais uma vez a palavra estabilidade, precisa de ser utilizada à medida que fomos conseguindo estabilizar esta informação entre operadores e também já agora a capacidade técnica que há pouco referia que eles não tiveram e a "*Área 4*" ainda continua com muita dificuldade em responder às questões técnicas, somos nós TML que continuamos a fazer os ficheiros que lhes permitem emitir os horários para vocês terem ideia, portanto, isso que era uma competência dele em sede do caderno de encargos e aqui está um bom exemplo, de aspetos que nós estamos a fazer para que não deixemos que a coisa caia, somos nós que fazemos

essa informação e, portanto, vai nos próximos dias entrar uma nova versão do site já numa base muito Google, como foi feita a pergunta, porque é que não está na Google ainda? exatamente por isto, porque a Google é o serviço, é a entidade que é mais exigente na estabilização de informação horária e com o conjunto de alterações que nós temos vindo a fazer, tipicamente eles não aceitam que tantas alterações sejam feitas por questões de *compliance*, de validação de elementos que eles precisam de ter.

A "*Moovit*" e outros, e a "CitiMaps" e afins, assim que estivemos em condições de dar esta informação de horários, essas plataformas, demos, porque as pessoas utilizem, mas o nosso objetivo é ter no "*Google Maps*" e ter a ferramenta do "*Google Maps*" embebida no nosso site.

De experiência própria aquilo que a maior parte das pessoas quer quando procura um site transportes da maior parte das pessoas, atenção, não é saber "*como é que eu vou daqui para all*" pese, embora seja isso que nós costumamos ouvir, há muitos estudos sobre isto, aliás, nós vamos agora participar aí num outro, mas há muitos estudos sobre isto, o que as pessoas querem saber é "*Na paragem do autocarro onde eu costumo, apanhar o autocarro a que horas é que vem o próximo e quanto tempo é que está atrasado*" isto é o que noventa e tal por cento das pessoas quer saber, os outros é "*como é que eu vou daqui, para all*", são pessoas que são menos utilizadoras de transporte eu não estou a dizer que não temos que ter essa resposta, essa resposta, nós temos que ter e vamos ter, vamos ter o planeador dos horários baseado em "*Google*" e só não avançou por questões técnicas relacionadas com os operadores, esperemos que no próximo mês, nós estejamos em condições de isto acontecer a nova arrumação do site e o novo motor de horários do site é mais simplificado.

Já agora só para que tenham nota, o site estas ferramentas de informação têm de dar resposta a um conjunto de aspetos que não são normais, por causa do grau de complexidade desta operação, sublinhando, isto que nós estamos a fazer nunca foi feito, nunca foi feito em Portugal é a primeira vez que estamos a fazer uma migração de serviços com este grau de criticidade e com esta disrupção tão grande e o site tem que dar resposta "*A minha linha antigamente tinha este número, agora tem este, a minha linha antigamente fazia este percurso, agora tem este percurso, qual é o novo horário*", ou seja há uma complexidade informação a passar que não é simples, mas que a nova versão do site era aqui que eu queria concluir, vai procurar dar resposta.

Eu estou ser muito sintético peço-vos desculpa, temos consciência dos horários para a malta que é menos nova ou menos sensível às questões tecnológicas, mas lá está, esta questão logística e com o conjunto de alterações e de falta de estabilidade não tem sido fácil garantir ou pedir ao operador que ande sistematicamente a mudar os horários todos em papel que existem colocados nas paragens, o nosso calendário é que, no início do mês de dezembro, ele comece novamente a corrigir os horários em papel que estão postas paragens já indo de encontro aos aspetos que vai agora gradualmente corrigindo particularmente aqui em Palmela, mas já está a fazer noutros locais da "*Área 4*".

Sublinhar uma coisa que o Faustino disse, que depois pode não ter ficado claro, nós enviámos um ofício formal e o operador incorre em multas pelos serviços de aluguer que fez sem nossa autorização, só para ficar claro.

Um aspeto do tarifário para verem o grau de complexidade que não foi referido que é, portanto, para além das questões que já foram colocadas, o passe navegante acabou com de milhares de títulos de transporte que havia na Área Metropolitana de Lisboa, o tarifário da Carris Metropolitana acaba com mil títulos ocasionais. Converte mil em três, que podem ser pré-comprados e em três de bordo. Esta avaliação, e depois, isto é uma questão financeira também quer dizer, o modelo também tem aquela receita em conta, não é, não é um modelo atual é o modelo que foi feito para estudar tudo isto e, portanto, também tem aquela receita que tem que ter em conta, claro, agora quando entrar a margem norte, porque o tarifário é igual aqui como é em Mafra, como é em Sintra, como é na Área Metropolitana toda, mais uma vez com aquele objetivo de simplificar o raciocínio e a utilização das pessoas depois temos que fazer uma avaliação, depois de entrar também na margem norte, temos que perceber o que é que tem que ser corrigido, onde é que tem que ser corrigido para que haja aqui uma equidistância do ponto de vista da forma como as pessoas se relacionam com o sistema e dos custos que têm.

Ações corretivas têm sido constantes, nós não parámos mesmo antes de entrar em operação como calculam, mas, depois da entrada em operação, nós pura e simplesmente do ponto de vista técnico e até do ponto de vista daquilo que são mais matérias de gestão não parámos no conjunto de questões corretivas que são constantes com todos os operadores a todos os níveis, tecnológico, operacional, viaturas, etc.

Sobre o motorista não saber como houve aqui alguém que disse, porque é natural os motoristas também eles são confrontados com uma rede com alterações, com números novos, com um conjunto de matérias e, portanto, vêm de um passado muito rotineiro daquilo que eram as suas tarefas e funções e, portanto, eu diria que é relativamente normal que eles não consigam responder a muitas coisas que hoje lhes são colocadas porque tudo isto ainda é relativamente recente daqui a uns meses, eu acho que só daqui a um ano os motoristas terão com certeza em condições de eles próprios dar indicação de qual é a carreira, qual é que não é a carreira.

Sobre a questão da inexistência de autocarros às oito e meia, nós conhecemos, eu tenho aqui uma lista significativa de questões aqui em concreto de Palmela que tem que ser corrigidas, Bairro dos Marinheiros temos de acrescentar percursos antes e depois, a questão do terminal de Palmela para as escolas, a Quinta das Flores temos uma correção, porque são muitas que não foram possíveis de implementar porque Palmela e agora responder a uma questão que foi colocada, Palmela era, em conjunto com Setúbal, os municípios que na "*Área 4"* mais afetados diretamente por supressões críticas, seja, linhas e carreiras que ele não estava a conseguir fazer por falhas de motoristas, neste momento, o compromisso que o operador tem connosco, desde a passada segunda-feira é que ele faz cem por cento de oferta, só para os eleitos todos ficarem a saber, cem por cento de oferta, o que é que significa cem por cento da oferta que ele se compromete a fazer é para vos dizer o número de horários por dia que ele tem que fazer e era para comparar com os que tínhamos dos TST e, portanto, desde segunda-feira não havendo falhas e já vou referir a questão das falhas, nós estaremos em Palmela com mais quarenta por cento de serviço não são quilómetros, por quilómetros em Palmela serão tendencialmente mais, porque as linhas são todas mais longas, mas em termos do número dos horários há mais quarenta por cento de horários do que havia com os TST. Agora o que é que acontece como eles precisam de aproximadamente um mês, cinco semanas, eu não sou preciso na informação, porque mais uma vez a TML, não é o operador Sr. Presidente e, portanto, nós não estamos a formar os motoristas há um conjunto de aspetos que nós só sabemos por interposta entidade e, portanto, o que eles nos disseram, é que precisam de um mês para formar os motoristas, que tiveram um mês e pouco e, portanto, gradualmente, à medida que os motoristas vão estando em condições de estar em operação vão acontecer dois aspetos, vão ainda reduzindo as supressões que acontece em operações normais deste tipo o que é que é uma operação, que é uma supressão, alguém que adoece não aparece a operação e, portanto, há uma carreira ou duas ou três que não são feitas porque alguém adoeceu tipicamente a um reserva ou dois, neste momento, estão a trabalhar à pele, quase não têm reserva à medida que vão formando, vão tendo motoristas para poder ter reservas isto por um lado, por outro lado, vão tendo motoristas, tal como já foi dito para procurar baixar a quantidade de horas extras e a taxa de esforço que existe instalada este também é um pedido que acontece da nossa parte para que também por aí haja menor número de supressões, porque as pessoas vão ficando com mais desgasto e, portanto, compromisso cem por cento da oferta, mas como estão à pele, é natural que existam algumas supressões.

Peço desculpa do tempo, se calhar, vou saltar algumas coisas, só queria sublinhar uma ideia que foi aqui colocada porque a comunicação já foi dita, e as intenções, se há aspeto neste momento que é significativamente diferente daquilo que tínhamos há cinco meses atrás, apesar de não ser sentido por nenhum popular e por nenhum de nós é uma questão muito importante que é a questão contratual até trinta e um de maio se os "*TST-Transportes Sul do Tejo*" falhassem nós não tínhamos nenhuma ferramenta contratual para os obrigar a cumprir um determinado horário ao serviço e agora nós estamos no âmbito do contrato e no âmbito do contrato, nós temos as ferramentas contratuais para atuar que depois são jurídicas, tem os tempos que têm da contratação pública destas coisas todas, mas temos um contrato, temos uma ferramenta contratual que até aqui não existia e só para ficar a ideia, portanto, nós neste momento, temos factualmente e sabemos que não são o número total de queixas, não são número total de pessoas afetadas, mas, e eu aqui vos digo vejo todos os dias, todas as reclamações que nos chegam por email, nós temos factualmente muitíssimo menos, muitíssimo menos reclamações do que tínhamos de Palmela na semana passada, incomparável, caíram para as unidades, para as unidades, e já não são grosso, modo supressões são de atrasos alguns atrasos significativos, mas de atrasos e estamos a transportar já um número equivalente de pessoas àquilo que os TST transportavam na "*Área 4"* muito obrigado e peço desculpa pela minha longa exposição."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Eu ainda sou do tempo em que havia carreiras entre Palmela e Setúbal de vinte em vinte minutos.

Autocarro do Centro Histórico, querem acrescentar alguma coisa?"

O **Primeiro Secretário da AML:**

"Vou ser breve, já foi muito longo de certeza que não respondemos a tudo é impossível também respondermos a tudo e é impossível respondermos numa sessão destas a coisas de pormenor, como calculam, não é, mas da minha parte talvez quatro questões.

A questão do tarifário, nós chamamos ocasional do bilhete de bordo ou bilhete pré-comprado a questão, nós tivemos que fazer um estudo como aqui foi dito de milhares de tarifas e tivemos que uniformizar estes milhares tarifas entre as tarifas, três pré-comprados e três de bordo e a esmagadora maioria muito mais de noventa por cento baixou o valor, não quer dizer que não houvesse algumas que o valor aumentou bem, mas isto é um tarifário para a Área Metropolitana toda, não é possível voltarmos a ter um tarifário de milhares de tarifas numa numa entidade que é única, portanto, o que nós estamos a admitir é ponderar quando isto estiver tudo em funcionamento, porque agora está em funcionamento da margem sul, portanto, a "*Área 3 e a Área 4*", e já começamos a perceber onde é que há problemas de tarifários na "*Área 3 e a Área 4*", mas precisamos de perceber quais são os problemas na "*Área 1 e na Área 2*" para depois, encontrar uma solução uniforme.

De qualquer forma não sei se têm acompanhado o assunto o Governo decidiu e, na minha opinião, muito bem, estamos todos de acordo, com certeza que não há aumento dos passes e para isso inscreve na proposta de Orçamento do Estado de cinquenta milhões de euros, para não haver aumento passes no país, bem, mas não diz nada sobre os ocasionais, sobre estes que nós estamos agora a falar, quer dizer, se não disser nada, que vai haver aumentos, nós estamos a ponderar na Área Metropolitana, Órgão Metropolitano, estamos a ponderar se fazemos este aumento ou não fazemos este aumento, mas se não fizermos esta aumento, quer dizer que internalizamos um défice e este défice são milhões de euros. Nós podemos decidir sobre aquilo que a gente chama Carris Metropolitana só para facilitar a expressão, não podemos decidir sobre o Metro e sobre a Carris e sobre a "*CP-Comboios de Portugal*", isso não nos compete a nós e, portanto, podemos eventualmente é isso que estamos a ponderar, não fazer aumentos tarifários nos ocasionais no que é a Carris Metropolitana, eu já direi alguma coisa sobre a Carris Metropolitana, portanto, não haverá no mês que vem uma diminuição, mas tudo indica, está em discussão que não haverá aumento, se o Governo financiar todo o sistema da Área Metropolitana, não haverá aumento em nada, se não financiar, depende depois de cada autoridade aumentar ou não aumentar.

Segunda questão, aqui muito enfatizada e justamente enfatizada o problema dos trabalhadores, é o problema estrutural dos trabalhadores, mas uma coisa que eu gostava que fique claro para todos nós. A Área Metropolitana, a TML, não é a entidade patronal dos trabalhadores das empresas, nós não gerimos a relação entidade patronal/trabalhador, nós quanto muito temos obrigação de exigir que o caderno de encargos seja cumprido e para ser cumprido a relação funcional com os trabalhadores têm que ser salutar, mas, não somos, nós, que determinamos quais são os salários, quais são as regalias, isto é uma negociação entre trabalhadores e órgãos representativos dos trabalhadores.

Dizer-vos de qualquer forma que nós acompanhamos, como já aqui foi dito de perto, temos reuniões regulares com representantes dos trabalhadores para percebermos a dimensão dos problemas etc. e vamos continuar a fazer e vamos continuar a pressionar as empresas para que tenham uma atenção até porque, isto… eu tentei dizer isto, mas a questão dos trabalhadores é um problema estrutural do país, daquilo que eu vou percebendo é um problema estrutural do país, e que, ou se encontram soluções globais para a resolução deste problema ou nós, não estou a dizer nos transportes coletivos de passageiros estou a dizer na Administração Pública, nós passamos a ter problemas seríssimos porque não temos recursos humanos para cumprir com as nossas obrigações. Naturalmente, os trabalhadores procuram as melhores situações para a acessibilidade, para o salário, para as condições de vida, é evidente eu se fosse trabalhador dos transportes fazia exatamente o mesmo.

Terceira questão da minha parte, foi perguntado, mas previu-se o crescimento, isto já foi respondido eu só queria enfatizar o concurso do ponto de vista global da Área Metropolitana de Lisboa, tem previsto um crescimento de quarenta por cento, isto é, a oferta veículos/quilómetros que a Área Metropolitana de Lisboa,

neste caso a Transporte Metropolitano de Lisboa, está a oferecer ou vai oferecer quando isto estiver em velocidade de cruzeiro é de mais de quarenta por cento de crescimento veículos/Km , e queremos dizer-vos que o crescimento que prevemos de passageiros, nem de perto, nem de longe, é de quarenta por cento, nem dez por cento ao ano, nós prevemos de crescimento, apesar de fazermos uma oferta de quarenta por cento. Mas porque é que previmos fazer uma oferta de quarenta por cento, é por tudo aquilo que vocês disseram, é que nós precisamos de mais transportes, é que nós precisamos de dar direito às pessoas poderem ir de um sítio para outro, nunca se resolverá todos os problemas que existem de mobilidade e transportes, daqui a dez anos, quem cá estiver continua a discutir as insuficiências dos transportes, mas, por outro lado, também vos dizer que há coisas que o transporte rodoviário de passageiros não resolve, impossível resolver, tudo o que é transporte em quantidade de massas só um transporte de massas pode responder.

Um autocarro leva cinquenta/sessenta pessoas, um comboio leva duzentas, trezentas, quatrocentas, quinhentas, portanto, temos que encontrar soluções e o transporte rodoviário de passageiros tem que se articular com os outros modos de transporte para levar as pessoas, nalguns casos, noutros tem que ser transporte direto na em rodovia para o transporte pesado para que ele se possa deslocar em transporte pesado, porque não é possível responder em grandes massas, em grandes quantidades, e, por isso se a Área Metropolitana também tem vindo a defender que é preciso nós apostarmos naquilo que se chama transporte coletivo em sítio próprio, que são transportes sobre carril ou transporte rodoviário, mas com vias dedicadas e esta tem que ser uma aposta não é para amanhã, não é para resolver os problemas de amanhã, mas é para resolver os problemas de médio prazo.

Última nota só, da minha parte. O que é a Carris Metropolitana? muitos de nós tem perguntado, tem criticado, a Carris Metropolitana é apenas uma marca, a Carris Metropolitana não é uma empresa é a marca única que se deu para dar unidade às quatro empresas que vão prestar serviço na Área Metropolitana de Lisboa, nós podíamos ter decidido os autocarros não são amarelos, são da cor que as empresas entendessem e não tinham que se chamar a Carris Metropolitana tinha o nome das empresas, nós para uniformizarmos esta ideia do passe único, do bilhete ocasional único, da imagem única, da mobilidade como o direito para toda a Área Metropolitana etc. decidimos e bem, e bem, na minha opinião, esta imagem única e demos um nome que é Carris Metropolitana.

Por fim, para terminar e para vos prometer e descansar, queria agradecer, queria sublinhar a importância que é, nós estarmos próximo dos eleitos, que a importância de os conseguirmos ouvir, dentro da medida do possível responder, e o mais importante destas reuniões são que nós consigamos levar à prática ou tudo ou em parte, aquilo que vocês nos colocaram e nos desafiaram a fazer, e o nosso compromisso, é esse mesmo, fazer tudo o que esteja ao nosso alcance, já aqui foram anunciados alguns prazos para melhorar o transporte com a consciência que os problemas de transporte nunca estarão resolvidos. Muito obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Não sei se alguma das questões que terá sido eventualmente levantada, ficou por responder, se não, eu abria aqui um período uma única intervenção de cada bancada para finalizar, ou para colocar alguma última questão que queiram ver ainda esclarecida.

Patrícia Valente PS, faz favor."

A **Sra. Patricia Valente do PS:**

"Olá muito boa noite a todos e a todas, por favor, sintam-se todos cumprimentados.

As coisas na altura da "*TST-Transportes Sul do Tejo*" não estavam a correr muito bem, por isso, decidiu-se a terminar com essa empresa abrir concurso e dar uma oportunidade a novas empresas para que apresentassem projetos melhores para o nosso concelho, para a Área Metropolitana de Lisboa, que servisse melhor a população e que melhorasse a mobilidade do nosso concelho e toda a Área Metropolitana de Lisboa, mas, é claro que nós não vamos resolver todos os problemas do mundo, é claro que nós nunca em momento algum nós vamos

conseguir pôr os transportes a funcionar perfeitamente, tudo incrível, e a satisfazer as necessidades de toda a gente, claro que não, mas o objetivo pelo qual se terminou com uma empresa e se abriu outra, foi para melhorar o serviço, dizer que claro é impossível, nós não vamos conseguir resolver todos os problemas, mas está claro que não vão conseguir, mas o objetivo é melhorar o serviço. Há cinco meses que a atual empresa iniciou o trabalho e parece que ainda estão a fazer testes quando os testes, se calhar deviam ter sido feitos testes e experimentações antes do serviço estar operacional para que possa servir as pessoas. Parece que estão a ser pouco ambiciosos, pelo menos na minha perspetiva e também nas respostas que estão a dar, acho que falta um bocadinho de mais qualquer coisa, temos de ser um bocadinho mais exigentes, porque já tínhamos o que tínhamos na altura da TST, nós agora queremos ser melhores, não queremos fazer o mesmo que a TST fazia, porque se não, não tínhamos mudado, é só isso."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito Obrigado.

Carlos Valente MCCP."

O **Sr. Carlos Valente do MCCP:**

"Muito obrigado, Sr. Presidente.

Em primeiro lugar, agradecer o esforço demonstrado pelos representantes da AML e da TML por esclarecer esta Câmara em relação a este temática, mas também queria dizer-vos que saio daqui desiludido, porque não saio esclarecido e se houve muita gente a ver-nos lá em casa que queria uma resposta quanto ao estado de implementação deste projeto, aquilo que eu mais ouvi aqui hoje é muito, é pouco, eu quando não tenho referência, não sei, o que é, que é muito, é pouco, são muitas semanas, são muitos postos de bilhética, são muitos autocarros, são muitos motoristas, não fico com uma ideia, eu, como líder da bancada aqui do MCCP, na reunião de líderes pedi e o Presidente sabe, que era interessante, termos antecipadamente um resumo sobre onde é que deveríamos estar, onde é que estamos, o que é que estamos a fazer para melhorar, e realçando aquilo que eu disse inicialmente que não estamos aqui à procura de culpados, queremos é prestar melhor serviço, ou pelo menos esclarecer a população de que o serviço é melhor do que existia, é verdade, mas estamos a um nível de cinco meses envolvidos como Patrícia Valente dizia, cinco meses volvidos de entrada em vigor do contrato estamos onde queríamos estar? quais são as prioridades de melhoria? é na Área 1,2,3, ou4? como é que podemos interligar isto? Não consigo dizer-vos que saio daqui satisfeito e não podia deixar passar talvez até pelo adiantado da hora de que como estamos todos cansados, não vou dizer, isto.

Penso que foi o Sr. Primeiro-secretário da AML, o Sr. Carlos Humberto disse "*É impossível uma reunião destas responder tudo ao pormenor*", é verdade, não é isso que se quer, o que se queria ou pelo menos aquilo que eu esperava é que se pudesse apresentar aqui um relatório de evolução de implantação do projeto, e fiquei um bocado com a ideia que a Patrícia teve também que é parece que desde o dia um de junho é que começamos a perceber o que íamos ter de problemas, pode não ter sido assim, foi a minha perceção não quero estar aqui a acusar ninguém, mas o que eu precisava de ter aqui era um projeto inicial, aliás, eu falei nisto os indicadores de desempenho, a oferta vai aumentar quarenta por cento, mas não esperamos que aumente a procura dez ok, é este o objetivo, onde é que estamos? Já devíamos lá ter chegado, como é que vamos lá chegar? Em termos de publicitar os problemas, também falaram das reclamações passaram para unidades, qual é o nosso objetivo? nunca vamos ter reclamações zero, mas qual é o objetivo queremos colmatar aquela zona mais rapidamente que aquela porque aquela tem mais escolas, não sei.

Dizer-vos que gostaria no futuro se for possível, não sei se isto está fora das nossas competências ou não, ter um relatório sobre o estado de implementação do projeto face àquilo que tínhamos previsto na reunião de dia onze, volto a referir, estávamos todos confiantes que isto ia correr muito bem, cinco meses volvidos e todos falamos aqui de problemas que permitam a expressão poderiam ter sido antecipados ao dia um de junho, parabéns à data de entrada em vigor de um de junho, foi dois meses ou três antes do ciclo das escolas poderíamos ter aprendido para evitar que criássemos tantos problemas que temos criado aos alunos das escolas, poderíamos ter aprendido para evitar que criássemos tantos problemas que não têm meios, aos pais que não

têm meios para levar os filhos à escola, eu tenho meios para levar os meus filhos à escola, mas há muitos que não têm, agora com a chuva a incerteza da manhã escolar.

O operador, tanto quanto sei contratualmente tem dez meses de transição salvo erro, eu acho que devíamos trabalhar todos a pedir ajuda, mas de forma a estabilizar isto e entrar no carril, não sei se o carril está correto ou não, mas como não sei qual era o objetivo ao dia de hoje nem o resultado não posso aferir daí querer expressar a minha desilusão quanto ao resultado desta reunião. Muito obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado Carlos Valente.

Tenho o Valentim inscrito primeiro.

Em função da reunião de líderes, eu solicitei à AML o "*Power Point*" do dia onze de maio, chegou ontem de manhã e ontem à noite, enfim, que é quando eu tenho algum tempo, foi quando vi que tinha chegado cerca das treze horas e quarenta e qualquer coisa minutos, disse à Ana Paula para reencaminhar por todos os líderes hoje, foi reencaminhado hoje de manhã foi a única coisa que tive acesso, portanto, exatamente foi o que vos pediram não houve aqui mais pedido absolutamente nenhum, houve esse que chegou, houve esse que foi feito não lhe consigo dizer quando, mas há duas ou três semanas atrás e que chegou ontem e que reencaminhei hoje para os lideres de bancada.

Valentim Pinto faz favor."

O **Sr. Valentim Pinto da CDU:**

"Sr. Presidente, boa noite cumprimento todos.

Em relação às duas intervenções anteriores e este pessimismo aqui manifestado, eu aqui sai um pouco com aquele provérbio de que, "*às vezes a árvore não deixa ver a floresta*" a árvore são as questões operacionais e há, de facto, aqui algum conjunto de insuficiências a corrigir no ponto de vista dos percursos no ponto de vista da pontualidade que foram aqui descritos de uma forma até bastante exaustiva eu sinceramente saio daqui, digamos, com a informação que eu tinha a expectativa de ter, provavelmente, haveria expectativa de outros colegas de bancadas ter outra informação, eu confesso que, um detalhe de maior do que aquele que foi aqui dado sinceramente, não me parece que fosse até muito exequível aqui neste órgão.

Agora a floresta é o projeto, não é, esta é a árvore, a árvore são as dificuldades, é o projeto, é a dimensão que ele tem todos nós nos lembramos do que era este deserto do ponto de vista o verdadeiro deserto, aquela metáfora utilizada aqui há uns anos atrás por um governante, de transporte público neste concelho e todos nos lembramos daquilo que foi a luta das comissões de utentes, dos autarcas, das populações, para este objetivo e este objetivo tem uma grandeza e atingiu uma dimensão que acho que é impossível que não nos podemos congratularmos todos com ele e que o facto de haver aqui questões operacionais que, obviamente tem que ser resolvidas, possam ofuscar, digamos, a dimensão que este projeto tem e aquilo que ele veio ao encontro daquilo que é a reivindicações destas populações de há largos dezenas de anos e, portanto, eu saio daqui satisfeito, otimista, e naturalmente também sempre com sentido crítico, não perdemos, esse sentido critico nunca se pode perder alusivo as melhorias que se impõe necessariamente. Muito obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Carlos Humberto, eu fiz aqui a minha contabilidade a mesa do lado, falou uma hora e vinte e quatro minutos, portanto, eu acho que foi o suficiente para esclarecer aquilo que era possível esclarecer e deixar digo, eu as linhas mestras orientadoras dos timings para o futuro, se isto não que se concretizar em janeiro, volto-lhe a ligar e vai estar cá com certeza. Muito obrigado, faz favor. "

O **Sr. Vogal da Administração da TML:**

"Voltou a ser afirmado um aspeto que tem a ver com problemas de entrada que podiam ter sido previstos tudo estava montado, o operador é preciso ficar claro se essas dúvidas ficaram patentes operador tinha nas vésperas da entrada em operação, portanto, no dia trinta e um de maio tinha todos os autocarros necessários à operação e tinha os recursos humanos necessários à operação até por um aspeto que foi colocado logo desde o início que os trabalhadores afetos a esta área por obrigação contratual não podiam ficar desempregados e, portanto, migraram para o operador e o operador socorreu-se do mecanismo contratual e bem, na nossa opinião, que lhe dá flexibilidade para poder crescer na operação, que é, poder ter trinta por cento do contrato em subcontratações de um outro operador de transporte que tem que operar com o mesmo nível de exigência e sim, isso aconteceu. Depois um conjunto de vicissitudes que hoje já aqui foram explicadas, é só para ficar claro que podiam ter sido previstos à data, eu próprio fui ver se operador tinha as chapas todas dos serviços feitas nas vésperas e tinha, portanto, aqueles que podiam ter sido previstos e acautelados para que operação corresse bem estavam contemplados e estavam garantidos.

Houve aqui um outro aspeto que, enfim, testes ou experimentações, eu creio que na mesa não referimos em momento nenhum nem experiências de linha …, estava eu a dizer, testes ou experimentações até agora e isso em transportes até é admissível, já agora, é bom que se experimente, é bom que se veja se as pessoas estão contentes com uma determinada linha ou com um determinado percurso, ou com um determinado horário, vos garanto que na "*Área 4*" aqui em Palmela ainda não houve nenhum teste ou a experimentação, aquilo que está a ser colocado no terreno é o que está no caderno de encargos que a Área Metropolitana lançou e, neste momento, o número de circulações que o operador se compromete isto para ser claro, há pouco este número que não encontrei e falei só nos quarenta por cento de aumento de circulações, portanto, o número de circulações é no número de serviços, o número de horários de mês que o operador tem calendarizado, estou a dizer mês, porque há dias úteis, à feriados, à um conjunto de aspetos, e, portanto, mês são dezasseis mil setecentos e setenta e nove contra os doze mil e vinte e um que os "*TST-Transportes Sul do Tejo*" faziam correspondendo a um aumento de quase trinta e nove vírgula noventa e tal por cento face àquilo que tínhamos os TST, reforço horários que em Palmela, em termos do número de quilómetros por natureza da extensão da rede é muito mais do que quarenta por cento em termos do número de viaturas/quilómetro. Muito obrigado."

O Primeiro Secretário da AML:

"Só duas questões. Naturalmente que a avaliação que cada um de nós faz é da sua responsabilidade e temos que respeitar as avaliações uns dos outros, se me disserem que estamos desiludidos com a forma como o serviço se iniciou, eu estou de acordo.

Relativamente ao conjunto respostas, eu diria que o nosso objetivo e o que aqui foi afirmado é que, a partir de agora, é isso que está a ser feito, estamos a exigir que o operador cumpra com o caderno de encargos, isto é, aquilo que estava previsto fazer está-se a fazer, podem-me dizer, mas não foi a semana passada e não aconteceu na semana anterior e é verdade, se me disserem que há falhas ontem, se calhar é verdade, é verdade, mas as falhas de ontem não são comparáveis com aquilo que existia anteriormente e foi aquilo que o Rui acabou de dizer e, portanto, há mais carreiras, há mais horários, a mais frequências, se é insuficiente então temos que retificar o que estava no caderno de encargos, são coisas distintas, uma coisa são incumprimento do operador e esse se é um incumprimento, temos de o obrigar a cumprir, outra coisa é que possam haver linhas, carreiras, horários, que, se calhar, não são os adequadas então pensemos.

Eu só queria mais uma questão, foi aqui falado dos dez meses de transição, esses dez meses de transição não existem, não sei onde é que isto foi conversado, ou melhor, dito de outra maneira os dez mil, de transição foram dez meses que existirão antes do operador entrar em funções, portanto, não é posteriormente à entrada em funções, é anterior a isso, isto é, a "*AML-Área Metropolitana de Lisboa*" deu dez meses operador para se preparar para poder fazer a operação, não se preparou, mas esses dez meses é isso, não tem nada a ver com o futuro, tem a ver com o passado.

Eu sublinho e termino aquilo que o Sr. Presidente da Assembleia Municipal disse, este é um projeto de todos nós, é um projeto construído por o conjunto dos dezoito Presidentes de Câmara e é um projeto que tem continuar a ser defendido na minha opinião, por todos nós, e defender o projeto é também apontar os seus

suas insuficiências e os seus problemas, porque, como alguém me disse aqui, este projeto defendesse cumprindo-se com aquilo que está determinado que ele deve cumprir, é a melhor forma de defender o projeto.

Muito obrigado."

O **Sr. Presidente da Mesa:**

"Muito obrigado.

Agradecer ao Carlos Humberto primeiro-secretário da Área Metropolitana de Lisboa, ao Faustino Gomes Presidente da TML e ao Rui Lopo Administrador da TML.

Havia uma recomendação apresentada pelo Partido Socialista, eu integrei-a neste artigo decimo primeiro, número dois alínea c), conjugado com o número nove do artigo vinte sete do Regimento da nossa Assembleia, mas o Partido Socialista entende a fazer chegar essa recomendação posteriormente e, portanto, fá-la-emos depois entrar de uma outra forma, de qualquer maneira, penso que saímos genericamente para quem está lá também em casa a assistir este tempo, saímos de alguma forma, esclarecidos de forma como a entendem o problema, não entendem muito diferente de nós, ou seja, Carlos Humberto acabou de dizer "*Perguntam se começou mal, começou mal*", pronto, não há dúvida absolutamente nenhuma as soluções, eventualmente estarão mais na cabeça de quem está naquela mesa e que terá a noção mais clara de como pode colocar o terreno para nós que somos utilizadores e para quem está em casa e que é utilizador tem sempre as dúvidas inerentes a todos estes processos que são de mudança e de alterações do quotidiano e de vida de cada um de nós, portanto, aguardemos que a forte convicção que mostraram na resolução das questões que possa ser efetivamente concretizada.

Muito obrigado, boa noite a todos.

Próxima Assembleia Municipal, dia vinte e nove, é extraordinária muito obrigada."

Não havendo mais assuntos a tratar, o **Sr. Presidente da Mesa** declarou encerrada a sessão pelas vinte e três horas e quarenta e nove minutos do dia oito de novembro de dois mil e vinte e dois, da qual se lavrou a presente ata, que eu**, Ana Sofia Calisto Marrucho Berto Ferreira da Costa,** na qualidade de Segunda Secretária da Assembleia Municipal, redigi e subscrevi.

Palmela, aos nove dias de novembro de dois mil e vinte e dois.

O Presidente

José Carlos Matias de Sousa

A Primeira Secretária

Ana Sofia Calisto Marrucho Berto Ferreira da Costa