



Aos onze dias do mês de novembro do ano de dois mil e vinte e dois, realizou-se, pelas dezanove horas e dez minutos, na Sala de Sessões dos Paços do Município, uma sessão extraordinária da Assembleia Municipal de Setúbal, presidida por Manuel Joaquim Pisco Lopes, Presidente da Mesa da Assembleia Municipal, e secretariada por Eusébio Manuel Candeias, Primeiro Secretário da Mesa da Assembleia Municipal, e pela Segunda Secretária da Mesa da Assembleia Municipal, Yolande Paule Juliette Cloetens.

### VERIFICAÇÃO DE PRESENCAS E QUÓRUM

#### a) Chamada

A Segunda-Secretária da Mesa da Assembleia Municipal fez a chamada, verificando-se a presença dos seguintes membros, por bancadas:

**Coligação Democrática Unitária** – Manuel Joaquim Pisco Lopes, João Afonso Almeida da Silva Luz, Yolande Paule Juliette Cloetens, Jerónimo Manuel Fragoso Lopes, Vanessa Alexandra Vilela da Silva, Eusébio Manuel Candeias, Luís Manuel Barreto Leitão, Ana Rita Curto de Mesquita Drouillet, Simão Monteiro Calixto, Diamantino António Caldeira Estanislau e Joana Margarida Banito Tomé.

**Partido Socialista** – Paulo Alexandre da Cruz Lopes, Maria João Teigas Santos Palma, Ilídio Fernandes Ferreira, Eunice Maria Cândido Pratas, Manuel Joaquim Gonçalves Fernandes, Manuel Jorge Silva Esteves e Marco Rúben dos Santos Martins Catarino da Costa.

**Partido Social Democrata** – Nuno Miguel Oliveira de Carvalho, Rui Miguel da Costa Lamim Vieira, Maria Paula Soeiro Cândido e Alexandre Miguel Cardoso Teles.

**CHEGA** – Luís Miguel Leitão Maurício.

**Bloco de Esquerda** – Vítor Manuel Freitas Rosa.

**Pessoas-Animais-Natureza** – Mariana Vieira Crespo.

**Iniciativa Liberal** – Flávio Miguel Matos Lança.

**Presidentes de Junta** – Rui Manuel do Rosário Canas (Presidente da União das Freguesias de Setúbal), Sónia Cristina Pereira Paulo (Presidente da União das Freguesias de Azeitão), Luís Alberto Miranda Custódio (Presidente da Junta de Freguesia de Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra) e Marlene Sofia Baião Caetano (Presidente da Junta de Freguesia do Sado).

Estiveram presentes, por parte do órgão executivo, o Sr. Presidente da Câmara, André Valente Martins e a Sra. Vice-Presidente, Carla Alexandra Potrica Guerreiro e os Srs. Vereadores: Carlos Alberto Mendonça Rabaçal, Pedro Sérgio Fernandes Pina, Ana Rita da Costa Pinheiro de Carvalho, Fernando Miguel Catarino José, Patrícia Alexandra das Dores Paz Rodrigues, Joel Alexandre Neves Marques, Nuno Filipe de Jesus Marques Nunes da Cruz, em substituição do Sr. Vereador Vítor Manuel Ramalho Ferreira e Paulo Sérgio Rosa Mateus Calado em substituição do Sr. Vereador Fernando Mimoso Negrão, conforme documentos registados sob os n.ºs 1 a 3, arquivados em pasta anexa à presente ata.

**b) Apresentação de pedidos de substituição e de suspensão de mandato**

Da bancada da CDU apresentou pedido de substituição, Afonso Augusto da Silva Luz, conforme documento registado sob o n.º 4, arquivado em pasta anexa à presente ata.

Da bancada do PS apresentaram pedidos de substituição, Ana Catarina Veiga dos Santos Mendonça Mendes, António Hugo Lindo dos Santos Caracol e Rafaela Isabel Graça Nunes, conforme documentos registados sob os n.ºs 5 a 7, arquivados em pasta anexa à presente ata.

Da bancada do PPD/PSD apresentaram pedidos de substituição, António Miguel da Costa Ferreira, Isabel Maria Conde da Silva Ramalho e Rita Maria Lopes de Sousa e Sereno, conforme documentos registados sob os n.ºs 8 a 10, arquivados em pasta anexa à presente ata.

Da bancada do CHEGA apresentaram pedidos de substituição, Nuno Miguel da Costa Gabriel e Carla Sofia Carapeto da Silva Couto de Oliveira, conforme documentos registados sob os n.ºs 11 e 12, arquivados em pasta anexa à presente ata.

Apresentou pedido de substituição o Sr. Presidente da Junta de Freguesia de São Sebastião, Nuno Miguel Rodrigues Barradas Costa, tendo sido substituído por Luis Miguel Pombo de Magalhães Matos, conforme documento registado sob o n.º 13, arquivado em pasta anexa à presente ata.

**c) Substitutos e sua posse**

Chamado o cidadão que se segue na lista da CDU, João Manuel Martins da Silva, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamada a cidadã que se segue na lista do PS, Elisabete Maria Martins Cavaleiro, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamado o cidadão que se segue na lista do PS, Mário Gabriel Costa Pires Aranha, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamado o cidadão que se segue na lista do PS, Pedro Miguel Pereira Florêncio, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamado o cidadão que se segue na lista do PPD/PSD, Francisco Miguel Guerreiro Cabral, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamado o cidadão que se segue na lista do PPD/PSD, Eduardo Jorge Ferreira Durand Moreira Pinto, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamado o cidadão que se segue na lista do CHEGA, José Carlos da Silva Ferreira, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Verificando-se a existência de quórum deliberativo, o Presidente deu início à reunião.

**Presidente da Mesa** – Esta é uma sessão extraordinária da Assembleia Municipal, tem vários assuntos, também, urgentes, mas foi inicialmente convocada para uma audição ao Secretariado Executivo da Área Metropolitana de Lisboa relativamente aos transportes.

## **A - PERÍODO DESTINADO À INTERVENÇÃO DO PÚBLICO**

**Presidente da Mesa** – As assembleias extraordinárias podem não ter o período de antes da ordem do dia, mas todas as assembleias são públicas e têm sempre um período de intervenção do público.

Vamos dar início a esse período de intervenção do público, que tem a duração de 30 minutos e como temos 6 inscrições, cada um dos intervenientes terá cinco minutos para intervir (conforme documentos registados sob os n.ºs 14 a 19, arquivado em pasta anexa à presente ata).

**Inês Reis** – Esta é a primeira vez que faço uma intervenção, mas senti que tinha mesmo necessidade de a fazer, porque já estamos desde o dia um de junho a assistir a uma situação vergonhosa e à degradação do serviço de transporte público dentro da cidade e até entre concelhos.

No papel existem muitas carreiras, mas essas carreiras não são cumpridas, não que seja por falta de vontade dos motoristas, porque eles têm vontade de trabalhar, mas precisamente por falta de motoristas. Tenho ouvido pela cidade e ouvi ontem, também, em Almada em conversa com o motorista, que são dos TST, que, inclusive, me relatou que está a haver muitas transferências de colegas da Alsa Todi para os TST devido à falta de condições de trabalho, pelo que têm passado e têm tido muitas dificuldades até de stress e ansiedade.

Este problema já vem um pouco da antiga empresa em que os motoristas têm feito até duas carreiras diferentes no mesmo dia, às vezes até na mesma manhã, o que resulta em falta de carreiras, porque têm de passar de uma carreira para a outra e têm de esperar pelo seu colega para substituir a carreira que estavam a fazer. Alguns fazem uma carreira dentro da cidade e depois vão para fora da cidade fazer as carreiras de Lisboa, de Pinhal Novo e não só, o que resulta, às vezes, que se percam durante os trajetos, até mesmo quanto às paragens.

Para dar solução a este problema, a Carris Metropolitana tem prometido enviar mais motoristas, mas esquecem-se que estes motoristas que vêm agora precisam de formação, não só para aprender como se mexe nestes novos autocarros, os quais têm nova tecnologia, mas também para aprenderem a fazer os trajetos, que quando entram ao serviço vão ter de fazer dois trajetos no mesmo dia e, às vezes, trocam semana a semana.

Toda esta situação tem resultado em stress para todos nós e em muita ansiedade, porque os setubalenses todas as manhãs acordam sem saber se vão ter o autocarro para o trabalho, se vão ter autocarro para a escola, para as formações, mas têm a certeza que se não chegarem a horas vão estar sempre a ouvir dos professores, dos formadores e dos chefes que nem sempre são compreensivos e que pedem para, às vezes, apanharem o transporte mais cedo, quando esse transporte não existe sequer.

**Manuel Sequeira** – Quero, em primeiro lugar, agradecer à câmara esta possibilidade de finalmente os cidadãos poderem exprimir o que se está a passar desde junho com os transportes públicos aqui na nossa região. Acho extremamente lamentável que o representante da empresa Alsa Todi, a responsável por tudo o que se está a passar aqui na região, não esteja presente nesta reunião.

Moro no Bairro das Amoreiras e o problema que se passa lá é geral na cidade, temos situações em que, por exemplo, o que está afixado nas paragens junto ao supermercado Pingo Doce e ao pé da Biblioteca tem horários diferentes para a mesma carreira, o que é uma vergonha e é um pequeno exemplo do desleixo, da incompetência que grassa aqui em Setúbal nos transportes públicos.

Depois há repetição de carreiras na minha zona, na qual existem duas carreiras, o 4423 e o 03, o 03 Fonte da Talha e 500 metros à frente, mais ou menos, é o das Amoreiras, pois há repetição de carreiras a certas horas, vem um atrás do outro, e o que vem atrás vem vazio logicamente. As pessoas já se riem, mas é um riso amarelo, como também é um riso amarelo quando a Alsa Todi tem a pouca vergonha de vir dizer-nos, no fim do mês que passou, que no dia dois isto iria entrar em vigor. Mentem, são incompetentes e é o que se passa ainda hoje passado todos estes dias.

Perante toda esta situação questiono bastante se é possível ou não as autarquias englobadas neste problema, não é só Setúbal, de cessarem o contrato com a Alsa Todi. Este é um aspeto e o outro é uma alternativa, e lembro o exemplo da Câmara Municipal do Barreiro em que os transportes públicos são

municipalizados e pelo que me parece funcionam bem, mesmo com presidentes de Câmara de partidos diferentes, foi o que aconteceu antes e agora, se não é possível encarar-se esta hipótese de os transportes públicos passarem a ser municipalizados, é uma questão que deixo aqui em aberto.

Quero, também, falar sobre o terminal da Várzea, aquele terminal para quem utiliza com regularidade, é uma vergonha, em termos de cidade, envergonha-nos a todos e não há um funcionário no terminal da Várzea e por várias vezes chego lá e há pessoas que querem uma informação e não há ninguém para a dar. Ainda estão em exposição, nos vários terminais, os horários das antigas carreiras, ainda estão lá os horários de Algeruz, da Mitrena, do Outão, de Lisboa via normal, ainda lá estão. Não houve ninguém que se lembrasse de tirar aquilo? A empresa não sabe que aquilo não deve lá estar?

O terminal da Várzea tem falta de iluminação à noite, quem chega ali à noite, se a luz do campo de treinos não tiver acesa é uma escuridão completa. Quando se sai do autocarro não se vê rigorosamente nada à frente, não há uma simples luz, uma mínima luz no terminal da Várzea. Não há, também, uma casa de banho para os utentes, aquilo como terminal, como local de partida e de chegada de transportes públicos é uma vergonha para a cidade.

Quanto à nova estação da Praça do Brasil, é uma estação que, na minha opinião e não só, fica muito aquém daquilo que esperávamos. É uma estação extremamente desconfortável quando está frio, vento e chuva, as casas de banho, por exemplo, é uma casa de banho única para funcionários e passageiros, os funcionários têm que ir para a mesma fila dos passageiros se a quiserem utilizar, o que não cabe na cabeça de ninguém. Ainda ligada à estação da Praça do Brasil, as carreiras Expresso são já fora do espaço, onde tem o telhado. Já assisti em dia de chuva, as carreiras chegam ali e as pessoas têm as suas malas e têm que se deslocar com guarda-chuva aberto para meter a bagagem ou tirar a bagagem, é algo que, para mim, é inconcebível numa estação feita de novo. Julgo que aquela estação podia e devia estar bastante melhor.

Quanto aos transportes públicos, propriamente ditos, e considerando que estamos quase em meados de novembro e esta situação dura desde junho e que não se vê melhorias nenhuma, gostava de saber efetivamente o que é que a Câmara de Setúbal pensa fazer para resolver ou minimizar grandemente este problema. Porque dizer-se que vamos ter novos condutores, motoristas de Cabo Verde, isso está visto que não resolve o problema, porque, como disse aqui a anterior senhora, há motoristas a saírem da Alsa Todi para a empresa dos TST. Quando é que isto vai ser resolvido?

**Jorge Motrena** – Não querendo ser repetitivo pelos oradores que já falaram, vou acabar por ser repetitivo em alguns aspetos e vou tentar ser o mais sucinto possível.

Vou começar pelos elementos da Área Metropolitana de Lisboa, é de lamentar que não esteja aqui nenhum representante da Alsa Todi e era muito importante que tivessem para lhes mostrar o meu descontentamento, a minha vergonha pelo espetáculo degradante que deram numa reportagem teatral na SIC, no Jornal da Noite no domingo passado. Foi uma vergonha, não se faz, aquilo é gozar, não só com quem trabalha, mas com todas as pessoas. Se tiverem oportunidade vejam e tirem as vossas conclusões.

Sobre os transportes públicos, cada vez estamos piores, acho que nada melhorou. A câmara teve a iniciativa de promover umas reuniões, onde participei naquela que me competia pela minha área de residência, na qual disse e repito, a câmara estava a mandar o problema para a frente para justificar algo que não tinha justificação. A câmara veio dizer que não tinha qualquer responsabilidade durante o período de Verão devido à falta dos autocarros, mas sei que a câmara pediu exclusivamente 10 ou 12 motoristas por dia e em exclusividade para o famoso 4472, que era a praia da Figueirinha, ou seja, a praia do Creiro. Autocarros esses que eram feitos impreterivelmente de quarto em quarto de hora, enquanto que nos outros faltavam.

Passado a altura das praias vieram dizer que a situação ia melhorar, porque a época das praias já tinha passado, mentira, continua tudo na mesma. Entretanto, a câmara faz essas famosas reuniões que, desculpem o termo, para inglês ver, com justificações que para mim não servem.

Convido todos os que estão aqui nesta sala a deixarem o carro em casa e a começarem a andar de transportes públicos para poderem ter a consciência do que se está a passar em Setúbal a nível de transportes públicos. Deixem o automóvel em casa e andem de transportes públicos para terem a perceção daquilo que se estava a passar.

Em relação aos horários é uma outra vergonha, isto é tudo vergonhoso, porque não tem ponta por onde se pegue. Os horários que os motoristas fazem a seu belo prazer, que eu sei, são ordens das chefias. Por acaso, o chefe dos motoristas apresentou a demissão esta semana e pelo que me disseram, quem gere é um senhor espanhol que é um Administrador da Alsa Todi e que não percebe nada disto. Acho piada é que quando a empresa ganhou o concurso em articulação com a câmara não tiveram a preocupação sequer, digo eu e está mesmo à vista, de indicarem como é que seriam as coisas, porque o trabalho estava feito pela anterior empresa que estava cá, era só copiar e nem copiar souberam, porque quantidade não é sinónimo de qualidade.

Não sei se estão ou não aqui presentes os responsáveis da Área Metropolitana de Lisboa, porque não os conheço, mas deviam ter atenção que temos autocarros a andar em Setúbal vazios, o que não faz sentido nenhum, e como aquele cidadão que acabou de falar, temos autocarros a fazer percursos iguais, isto não faz sentido absolutamente nenhum. Estão a roubar a outros lados. Existe outra situação, os motoristas chegam a um ponto términus, recebem um telefonema de alguém, mentem a dizer fora de serviço, porque os autocarros andam todos fora de serviço e mudam de percurso, as pessoas que estão à espera desse autocarro ficam a pé. Isto é o que se está a passar aqui em Setúbal.

Em relação à Várzea, não entendo porque é que aquele terminal lá está, aquele espaço não tem condições nenhuma, aquilo nem sequer é uma Praça de Espanha em ponto pequeno, porque vieram dizer ou alguém veio justificar que a Várzea era por causa do estacionamento, isto é outro embuste. Agora pergunto, o que é que aconteceu ao parque de estacionamento que estava por baixo do ITS? Aquilo era um parque de estacionamento.

Antigamente na Avenida 5 de Outubro, as mesmas pessoas que andavam de transportes estacionavam os carros. A Várzea não tem razão de acontecer, o ITS é um entreposto para transportes e aquilo não está a funcionar, não tem um quadro para partidas e chegadas informativo, é o segurança que, parece estar a receber remuneração da câmara, que dá as informações, mas ele não percebe nada daquilo. Isto não faz sentido absolutamente nenhum, são motoristas que não sabem os percursos, motoristas que não sabem dar as indicações e não há cuidado absolutamente nenhum.

Volto a pedir a todos os que estão aqui presentes para que deixem o carro em casa e que andem de transportes públicos, para terem noção do que se passa, porque estão a falar e não sabem do que estão a falar, uma vez que não têm conhecimento algum.

**Presidente da Mesa** – Este período da intervenção do público versa sobre qualquer assunto que as pessoas queiram colocar, naturalmente que sendo hoje o tema principal desta assembleia os transportes públicos, a maioria das intervenções sejam sobre esse assunto, portanto, vou fazer a apresentação que tencionava fazer no início do ponto de discussão sobre este tema.

Começar por agradecer a presença de quem foi legalmente convocado, nos termos do artigo 25, n.º 5, alínea a) da Lei, 75/2013, está presente em representação do Secretariado da Área Metropolitana o Sr. Primeiro-secretário Carlos Humberto, que está à direita do Sr. Presidente da Câmara, depois está também presente em representação do Conselho de Administração da TML, o Sr. Presidente do Conselho de Administração, o Sr. Eng.º Faustino Gomes que está depois ao lado direito do Sr. Primeiro-secretário da Área Metropolitana de Lisboa e a seguir está o Administrador e Vogal do Conselho de Administração da TML, Rui Lobo.

As pessoas já referiram várias vezes que não estava ninguém da Alsa Todi, de facto não os convocamos, só convocámos quem legalmente as assembleias podem convocar que é a Área Metropolitana e quem a representa e neste assunto agradecemos a disponibilidade dos membros do Conselho de Administração da TML.

Vou ter que fazer uma ressalva aos oradores, para as pessoas que intervierem para se tentarem conter nos 5 minutos, quando avisar é, porque já bateu os 5 minutos, senão começamos a dilatar os tempos todos e como vamos ter aqui uma noite comprida e este tema vai ser largamente debatido com uma grelha de tempo muito alargada e temos que respeitar esses tempos.

**Madalena Palma** – Bem-vindos a Setúbal. Afinal, a cidade sempre existe.

No que diz respeito aos transportes, nem vos digo e nem vos conto, isto está péssimo. Hoje estive uma hora e 25 minutos, passou um autocarro com o número 23 e veio fora de serviço, passou o número 3 que veio depois fazer a carreira e quando chegou à Praça do Brasil havia um acidente e eu é que gritei no autocarro para as senhoras que tinham que sair na paragem da estação, para saírem, porque o senhor não conseguia dar ali a volta.

Bem-vindas as pessoas estrangeiras que vieram para cá trabalhar, mas não sei se elas falam português, porque quando entro no autocarro a primeira pergunta que faço é se estão a trabalhar com a lista e não sabem o que é uma lista. Uma lista é um papel que o patrão, o patronato, a empresa, alguém de direito lhes dá para fazerem determinados horários.

O autocarro número 4 passou 6 vezes com 2 pessoas no autocarro e depois veio mais um, depois veio mais outro. Foram 6 vezes que o autocarro 4404 passou, que nem sequer vai às pontas da cidade, porque se fosse as pessoas das Fontainhas saíam no choco frito, passa ao cais 3 e não faz a curva ali.

Pago 20 euros de passe e, por acaso, até alguém já se ofereceu para ir comigo à estação, mas se tivesse o telefone dessa pessoa até podia, porque há duas sextas-feiras estive 3 horas e 20 minutos na paragem do autocarro. Eles gozam, os motoristas não têm culpa, mas gozam. A sugestão que faço, não sei quem é que paga o resto do meu passe, mas não paguem.

No que diz respeito ao valor dos bilhetes ainda não ouvi ninguém a falar do preço dos bilhetes, os preços dos bilhetes eram 75 cêntimos e eram aumentados um ou dois cêntimos anual. Até existia no tempo em que a cidade era vermelha, porque agora somos daltónicos com certeza, havia um acordo que em Setúbal enquanto houvesse fome, miséria, desemprego e em que muitos trabalhadores que se suicidavam, os bilhetes não aumentavam até ao preço das urbanas de Lisboa. Não! Pagávamos 0,75€ quando passávamos o cartão Viva e agora paga-se 0,85€ e ao motorista que era 1,45€, paga-se 1,25€. Por exemplo, no autocarro que vai para o Vale do Cobro, onde os velhotes não têm reforma que chegue, um casal paga 2,60€ cada bilhete para ir e para voltar, o que totaliza 10,40€, mais vale ir de táxi. Isto é bom para os taxistas, que aumentaram 2,60€. Com aquele cartão paga-se 1,50€ ou 1,55€, com uma agravante é que as pessoas passam o cartão, por exemplo, para ir à Terroa, para ir à Xepa, se não houver autocarro chamam um táxi. Agora já não é Terroa, é Bairro não se quê do Gomes, porque já fiquei lá à espera de táxi uma vez e o senhor não conhecia a zona, sempre conheci aquela zona por Terroa, mudaram o nome. A sugestão é se alguém paga o resto do meu passe, que deixe de pagar, porque 20€ a mim faz-me muito falta, tive 3 meses que fui 6 dias à casa da minha filha, 4 dias vim para baixo de táxi e 2 fui para cima de táxi. À Várzea nunca fui, porque as perninhas não dão para andar.

O autocarro número 4 se fosse um bocadinho mais para as pontas da cidade levava mais pessoas. No que diz respeito à estação da Praça do Brasil, aquilo começou porque os turistas vinham e não tinham autocarros para outros sítios, nomeadamente, para a praia. A seguir aos autocarros para Lisboa, com a desculpa de quem trabalha, começou a vir os autocarros para a Figueirinha, para Galapinhos, tudo bem. O transporte para as praias não acabou, porque fui fazer uns exames ao Alegro e houve um senhor do ginásio que me trouxe à porta, ajudou-me a descer as escadas e estive 40 minutos numa paragem, a qual vim a saber que ia para as praias da Figueirinha e de Galapinhos, ao menos que colocassem lá que durante este período não fazem autocarros. Lá estive que descer as escadas rolantes e subir a rampa para ir ao outro lado. Passou o autocarro 4420, depois ainda gozam, perguntei ao senhor e ele disse-me que só às 16h00 é que ia ao Jumbo, o outro ia fazer a do Vale do Cobro. Moral da história tivemos ali duas horas e tal à espera.

No outro dia tive para ligar para a telefonista para saber se estava cá alguém do Sr. Presidente ou alguém que me fosse buscar à paragem. Ofereceram-se para me ajudar a pagar o passe e podiam-me ir buscar à paragem.

**Joaquim Afonso** – É a primeira vez que venho aqui a uma sessão e o que me traz aqui, até parece caricato, é uma indignação para com o meu próprio partido, sempre fui social-democrata desde o 25 de Abril até hoje e estou profundamente indignado com muitos dos meus amigos sociais-democratas, uma vez que parece que o partido em Setúbal se prepara para viabilizar não baixar o IMI, manter o IMI no valor em que está, porque tinham proposto baixar o IMI, mas agora parece que viraram o bico ao prego.

Ouvi muitas vezes o Dr. Nuno, na Rádio Voz de Setúbal, batalhar, há 2, 3 e 4 anos, que se devia baixar o IMI, que o Partido Comunista é que não baixava, mas agora que têm a possibilidade de baixar o IMI, parece que não querem.

Segundo me consta e me chegou aos ouvidos, e falo com muitos sociais-democratas, estão todos indignados e quero exprimir perante os representantes do PSD de Setúbal que há muitos PSD que vão deixar de votar no PSD por causa desta volta de 360 graus, porque estão a enganar os munícipes que votaram no PSD. Levaram anos a dizer que iam baixar o IMI e que a culpa era do Partido Comunista e agora estão a voltar o bico ao prego. Acho que isto é inconcebível e é enganar os votantes do PSD de Setúbal e isto não se faz, é enganar os munícipes de Setúbal. Agora não querem baixar o IMI e isto dá origem a que, muitas vezes, as pessoas fujam, como tem acontecido, do PSD para a Iniciativa Liberal e para o CHEGA. Isto são atitudes populistas do PSD e eu sempre fui PSD e isto não se faz, se eu representasse o PSD de Setúbal, demitia-me. Estão a enganar os eleitores do PSD de Setúbal, porque primeiro diziam que iam baixar e agora estão a voltar o bico ao prego.

**Margarida Marques** – Começava por referir que utilizo a Carris Metropolitana todos os dias, tanto para ir como para voltar da faculdade e gostava de expor aqui alguns exemplos práticos daquela que é a realidade das pessoas que dependem destes serviços.

Vou dar o meu exemplo, na semana de 19 de setembro, na mesma paragem, faltaram dois autocarros, apresentei reclamação e a resposta surgiu mais de 15 dias úteis depois, a qual passo a citar, *“Lamentamos o transtorno causado, para o qual pedimos as nossas desculpas. Relativamente ao assunto exposto, informamos que nos encontramos com algumas dificuldades operacionais, informando que estamos firmemente empenhados em melhorar o serviço que prestamos.”*. O empenho foi tanto que hoje apresentei nova reclamação pelo mesmo motivo, porque na mesma paragem dois dias consecutivos e à mesma hora faltou novamente o autocarro. Desta vez, para além da reclamação entrei em contacto com a linha da Carris Metropolitana e a resposta que obtive foi que o autocarro tinha passado, mas não aconteceu, porque estive lá 15 minutos antes da suposta passagem do autocarro e o mesmo não apareceu. Esta é a realidade de quem depende dos vossos serviços e acho que é, no mínimo, hipócrita para uma empresa que faz de sua bandeira a sustentabilidade para motivarem os seus utilizadores todos os dias a utilizarem o transporte pessoal e inaceitável para quem não tem essa possibilidade.

A minha pergunta é, que resposta é que têm para dar às pessoas que todos os dias ficam à espera de autocarros que não aparecem, às pessoas que todos os dias ficam à porta do autocarro na interface de Setúbal, porque o autocarro vem cheio da Várzea? Verdadeiramente gostaria de saber para quando é que podemos esperar que cumpram as vossas responsabilidades.

**Presidente da Mesa** – Está cumprido o período das intervenções do público, vamos passar agora ao primeiro ponto da ordem do dia. É claro que existem aqui interpelações do público que também foram dirigidas à Câmara Municipal e normalmente o Sr. Presidente da Câmara tem uma resposta, mas como essas interpelações, maioritariamente, dizem respeito à questão dos transportes, a menos que o Sr. Presidente da Câmara pretenda fazer uma intervenção agora, se não pode-se fazer as intervenções que há a fazer na grelha dos tempos, que é uma grelha excecional.

Vamos ter para este assunto dos transportes, o dobro dos tempos da grelha do tempo normal, duas vezes 60 minutos, se for necessário. Utilizaremos o tempo que julgámos, em Comissão Permanente, ser suficiente para debater este tema e foi atribuído ao Secretariado da Área Metropolitana e aos membros do Conselho de Administração da TML que os acompanham, o período de 60 minutos para fazer as suas respostas às interpelações ou às intervenções e os esclarecimentos que entenderem.

Creio que estaremos em condições de entrar no ponto da audição do Secretariado da Comissão Executiva Metropolitana com o acompanhamento dos membros do Conselho de Administração da TML, tal como foi aprovado na proposta que foi votada na última Assembleia Municipal.

A metodologia que ia propor era que num primeiro enquadramento fosse feita uma intervenção síntese inicial para dar nota do ponto da situação pelo Sr. Primeiro-Secretário da Área Metropolitana, a seguir daríamos a primeira intervenção aos grupos municipais e começaríamos pelo requerente, porque foi o Partido Socialista que fez o requerimento para a convocatória da Sessão Extraordinária da Assembleia, que faria a primeira intervenção e depois, tal como na outra assembleia extraordinária do debate do estado do município, faríamos um primeiro circuito de intervenções do partido menos representado para o mais representado.

## **B – PERÍODO DA ORDEM DO DIA**

### **1. Audição do 1.º Secretário da AML e da Administração da TML, sobre o funcionamento dos Transportes Rodoviários Urbanos.**

**Carlos Humberto (Primeiro-Secretário da AML)** – Boa noite, agradeço terem-nos convidado para convosco dialogar e responder aos pedidos de esclarecimento que nos venham a solicitar, sobre os transportes rodoviários de passageiros.

Como já foi aqui dito, estou acompanhado pelo Faustino Gomes, da TML e pelo Rui Lopo. Gostaria de fazer um brevíssimo enquadramento, porque o nosso tempo também não é muito e pelas intervenções iniciais do público, percebe-se a dimensão dos problemas e as questões que nos vão colocar. Deixaria estas respostas, para as respostas que depois teremos de dar à própria Assembleia Municipal, não automatizaria as questões.

Durante diversos anos, os eleitos do poder local, os Presidentes de Câmara, do Conselho Metropolitano de Lisboa, as forças políticas aí representadas e outras diversas entidades, bem como tendo em conta a entrada do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes Coletivos de Passageiros, que dava novas competências ao poder local, porque o poder local não tinha competências na área da mobilidade rodoviária, ou do transporte rodoviário de passageiros e passou a ter as quebras, por um lado do que é o transporte municipal e a Área Metropolitana no que é transporte regional.

Tendo em conta esta reflexão e aquilo que é a entrada em vigor do regime jurídico que dava estas competências a estas entidades, foi definido na Área Metropolitana entre os Presidentes de Câmara e a Comissão Executiva, uma estratégia, uma visão, um projeto com o acordo dos partidos representados no Conselho Metropolitano da Área Metropolitana. Foi feita, penso que alguns de vós se lembrará de uma Cimeira das Áreas Metropolitanas, em que o Governo esteve presente ao mais alto nível, com a presença do Primeiro-Ministro, de vários Ministros e até do Presidente da República, que não participou na Cimeira, mas encerrou a Cimeira, onde foram definidos um conjunto de estratégias, de projetos que, no caso da Área Metropolitana, podemos sistematizar em três pilares.

Por um lado, a criação do Passe Navegante, que não vou falar muito sobre isso, com valor significativamente mais reduzido, com uma ampla multimodalidade, ampliando a área para mais de dois terços daquilo que eram os espaços existentes. Dois terços da Área Metropolitana não tinham passe e passou a ter, e mais de um terço da população da Área Metropolitana passou a ter direito a este passe e a uma simplificação total do sistema de bilhética, este como um primeiro pilar.

Um segundo pilar deste projeto, foi o lançamento de um concurso público internacional para o transporte rodoviário de passageiros, que até aqui o transporte era, digamos, feito com autorizações provisórias e eram as empresas de alguma forma que definiam aquilo que achavam que era conveniente fazer.

Por regras europeias e nacionais, era obrigatório lançar um concurso público para o transporte rodoviário de passageiros, sublinho, era obrigatório por Lei lançar este concurso, e foi isso que a Área Metropolitana fez, foi lançar um concurso para que os prestadores de serviços pudessem concorrer a este concurso, ou futuros prestadores de serviços pudessem concorrer a esse concurso.

Esse concurso tinha múltiplas medidas, que não é possível aqui sistematizar, mas de caráter ambiental, de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, ampliava a oferta no conjunto da Área Metropolitana em cerca de 40% e com uma imagem única os prestadores de serviços continuavam a ser prestadores de serviços privados, ainda que, sob uma imagem, sob regras que eram impostas pela Área Metropolitana de Lisboa.

Um terceiro pilar deste projeto, era que tendo em conta a complexidade, a dimensão daquilo que estava, e que ia ser responsabilidade da Área Metropolitana nesta matéria, porque a Área Metropolitana, não tem só, nem fundamentalmente, diria que isto é um aspeto importantíssimo, mas não é o único, que gerir o concurso público que tinha sido lançado.

O Governo delegou na Área Metropolitana o sistema tarifário da própria região, o sistema de informação sobre os transportes, neste caso rodoviário da própria região, o sistema integrado de bilhética e a plataforma que gerisse tudo isto, portanto, é a Área Metropolitana, não sei se têm presente, que faz a repartição financeira de tudo o que é receita dos transportes na Área Metropolitana de Lisboa. Quem compra um passe a 20€, como aqui referiu, ou a 40€, essa verba não fica para quem vende, o metro de Lisboa vende um passe, mas essa receita tem de ser repartida pela CP, pela Soflusa e assim sucessivamente. Cabe à Área Metropolitana fazer a gestão, a repartição de cerca de 500 milhões de euros por um conjunto destas entidades e a Área Metropolitana tem, também, esta competência que é menos conhecida, mas que é efetivamente um elemento central no sistema de mobilidade e transportes da região. Tendo em conta a complexidade, estou a simplificar, porque foi muito mais que isso. Por unanimidade dos 18 Presidentes de Câmara foi aprovado criar uma estrutura, uma empresa, que é a Transportes Metropolitanos de Lisboa, para gerir todo este complexo sistema que temos na região Metropolitana de Lisboa.

Sobre o início da operação e sobre a operação já ouvimos aqui alguns munícipes referenciarem, mas repetindo que não daria agora nesta intervenção resposta, até porque deduzo que todos os senhores deputados terão outras questões a colocar e integrariamos as respostas no conjunto das questões que nos venham a ser colocadas pelos senhores deputados e as questões que já foram colocadas pelos cidadãos que entrevistaram.

É visível que no início desta operação, já agora permitam-me uma referência, o concurso foi dividido em quatro áreas, quatro zonas, duas na margem norte e duas na margem sul e estava previsto entrarem em funcionamento no dia 1 de julho, deste corrente ano. Os operadores tinham 60 dias para comunicarem à AML ou à TML que não tinham condições para entrar em funcionamento. Nenhum deles fez essa comunicação formal. Nenhum! E a Empresa que atua aqui nesta zona, na chamada área 4, até dialogou, pressionou, propôs entrar em funcionamento mais cedo, propunha-se a entrar em funcionamento 2 meses antes. Entendemos que não, até por razões contratuais, mas admitimos que entrar um mês antes podia ter algumas vantagens, mas só se tivessem condições para entrar em funcionamento. O que foi demonstrado e o que foi dito era que esta empresa, a Alsa Todi, como aqui foi referido várias vezes, tinha os dois elementos principais, não eram únicos, mas principais para entrar em funcionamento, tinha comprovadamente as viaturas e tinha os motoristas.

A Alsa Todi, no dia 1 de junho tinha os motoristas para entrar em funcionamento. A Alsa Todi pediu autorização e de acordo com o caderno de encargos isso era legal, era possível subcontratar uma empresa que lhe fornecesse uma quantidade de autocarros e os respetivos motoristas e foi autorizado que essa subcontratação fosse feita. A Alsa Todi, repito, tinha os autocarros e tinha os motoristas, uma parte deles subcontratada. Estes motoristas tiveram cá um dia ou dois, são portugueses, mas não eram da região, era uma subcontratação de uma empresa do Norte e no dia de entrada em funcionamento, ou passado dois dias, não apareceram, desapareceram, portanto, a subcontratação não foi cumprida. Para nós o problema não esteve na subcontratação, porque temos um contrato com a Alsa Todi e é ela que é responsável por isso. Autorizamos a subcontratação, mas o responsável era a Alsa Todi.

Este foi o problema que surgiu aqui nesta região e que levou a que não se cumprissem nos primeiros dias, nas primeiras semanas, com a operação e que ainda hoje tenham as falhas que aqui foram referenciadas.

Permitam-me que vos diga, também, que na Zona 3, na Área 3, que é com os TST, que cerca de quinze dias, três semanas antes vieram, ao contrário da Alsa Todí que dizia que tinha todas as condições e comprovadamente estas duas tinha para entrar em operação, os TST vieram dizer que não estavam em condições de entrar na operação. Fizemos uma reunião, como é normal nestas situações, com os Presidentes de Câmara desse Lote e o que vimos foi que, acordamos que os TST entrariam de forma faseada com a operação.

Como sabem, penso que sabem, que também nessa área houve um período inicial muito complexo que, entretanto, se tem vindo a atenuar e que, neste momento, não está resolvido, longe de estar resolvido, mas está, no fundamental, a prestar o serviço. Já agora e antes de terminar, na margem norte os dois operadores das duas áreas vieram dizer que não estavam em condições de entrar em funcionamento, posteriormente à data dos sessenta dias. Também aí, sempre em conjunto com os Presidentes de Câmara, decidiu-se adiar a operação para o início de janeiro e estamos em fase de avaliação e durante os próximos dias decidiremos em conjunto, sempre com os Presidentes de Câmara respetivos, se essa operação se iniciará no princípio de janeiro, ou não, dependendo de serem verificadas que viaturas, motoristas e aspetos tecnológicos, entre outros, estão em condições de avançar.

Voltando à operação em Setúbal, começou mal, muito mal, pelas razões que, de forma sucinta, expliquei. Esta empresa, naturalmente, fruto da contratação coletiva tem de cumprir, não cumprindo, tem penalizações, isso é um processo, um processo que já se iniciou, está em desenvolvimento e é o normal em contratação pública. A informação que temos, é que particularmente nos últimos dias, na última semana, ainda que houvesse aqui referências expressas a problemas na última semana, houve outros que foram colocados de caráter mais geral, não consigo detetar se é de hoje, se é de ontem, se é de há uma semana, mas a informação que temos com dados, não é só informação, é que nos últimos dias tem vindo a melhorar a oferta daquilo que está no caderno de encargos.

**Presidente da Mesa** – Não façam comentários na assistência, não são permitidos. Os representantes que estão aqui nas bancadas municipais, nos Grupos Municipais, cada um fará as questões que entender. As intervenções são para ouvir até ao fim, por favor.

Se faz favor, Sr. Secretário, retome a palavra.

**Carlos Humberto (Primeiro-Secretário da AML)** — Continuando, a informação que nós temos, com alguns dados que comprovam isto, é que nos últimos dias a situação tem vindo a melhorar. Eu sublinho aquilo que disse, não disse que a situação estava resolvida, nem disse que não havia problemas, disse que a situação nos últimos dias tinha vindo a melhorar e temos dados que comprovam isto que estou a dizer, e isto não nega nada daquilo que foi afirmado pelas pessoas que intervieram até agora. Não estou a contradizer, não estou a dizer mentiras, estou a dizer aquilo que é a nossa perceção e que são os dados que temos.

Não sou mais sério, nem mais honesto do que qualquer uma das pessoas que interveio aqui, sou tão sério e tão honesto como as pessoas que intervieram aqui, as quais, de certeza, conhecem melhor a realidade que eu.

Peço desculpa, tinha pensado fazer uma intervenção muitíssimo mais curta, porque isto agora retira tempo às respostas a dar às questões que vossas excelências nos irão colocar, as minhas desculpas por isso, estamos à vossa disposição.

**Presidente da Mesa** – Chamar a atenção de que não está a aparecer no quadro os tempos de contagem das intervenções da AML, porque o programa está mais ou menos fechado e adicionando esta contagem, cada vez que houvesse intervenções das bancadas, o quadro voltava a zeros e está a ser cronometrada separadamente. Foram usados por parte da AML 15 minutos e 38 segundos. Cada vez que houver intervenções, vamos somando e depois se verá o que é necessário. Vamos prosseguir com a metodologia que anunciei.



**Paulo Lopes (PS)** – Tenho aqui uma pequena intervenção que quis que fosse escrita para ter a certeza que abrange todos os pontos que gostaria de abranger.

A criação da empresa TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa, que gere a marca Carris Metropolitana, foi uma decisão inédita e corajosa que uniu todos os Municípios da AML, que delegaram nesta estrutura, as suas competências da entidade gestora de transportes públicos.

Houve a coragem e vontade de mudar, o poder político local e central uniu-se e lideraram esta mudança de paradigma do transporte público na área metropolitana.

Esta é uma das principais respostas às alterações climáticas, com políticas integradas e sustentáveis que levam ao incremento da utilização do transporte público e com maior qualidade.

O Passe Navegante foi o primeiro passo para essa revolução, a expectativa para o início da operação era por isso enorme, todos reclamaram vitória e louros sobre a mesma, as garantias dadas geraram um enorme clima de confiança na população, mais percurso, uma frota de autocarros completamente nova, informação digital na hora, etc.

Já aqui o disse e reafirmo, o conceito do projeto é bom, a decisão política é inatacável e devemos continuar a defendê-la e a promovê-la, foi e é uma boa decisão, por este projeto passará sem dúvida o futuro da mobilidade da região.

No entanto, se o conceito e o projeto são bons, a sua operacionalização no terreno tem sido um desastre e já aqui hoje ouvimos a frase, não é mau, é mesmo péssima, aliás, esta frase foi ouvida e proferida pela população durante as ações de auscultação promovidas pelo município, pelo Sr. Presidente, e aqui entram as responsabilidades dos vários intervenientes.

Daí o PS ter solicitado, já há mais de um mês, a realização desta audição ao Sr. Primeiro-Secretário da Comissão Executiva da AML, Carlos Humberto, e à Administração da TML, os principais e primeiros responsáveis pela gestão e operacionalização no terreno em Setúbal, através da operadora Alsa Todi, para em primeira mão, ouvirmos o que tem a dizer aos setubalenses e azeitonenses.

Por isso quero, em primeiro lugar, perguntar ao senhor Carlos Humberto se concorda com o modelo que foi implementado, ou seja, um modelo que passou pela definição de Lotes e subcontratação de empresas para a prestação do serviço? Penso que esta foi uma decisão tomada por todos os intervenientes, por unanimidade, ou se, pelo contrário, o senhor discorda e propõem uma solução totalmente pública, como o PCP defende, dizendo que o privado não é a solução. Nos últimos tempos vimos em vários sítios cartazes do PCP, nesse sentido e dizendo que muitos dos problemas que estavam a acontecer era pela solução de ser privado e não público gostávamos de saber qual é a sua opinião.

Uma semana após o início da Carris Metropolitana começar a operar em Setúbal, a 7 de junho, a TML emitiu um comunicado no seu site a dizer que, a expectativa da TML era que, a partir do dia 8, a operação da Área 4 pudesse retomar o seu funcionamento, efetuando os horários praticados pelo operador anterior.

Pergunto, a TML não tinha condições e meios para aferir, antes do início da operação, se a operadora concessionária cumpria com os requisitos necessários e obrigatórios por via do concurso público para iniciar a operação?

O senhor Carlos Humberto já explicou que havia aqui alguns requisitos, que até a própria operadora queria antecipar dois meses, e que acabaram por antecipar um mês. Tinha a TML condições para averiguar se havia condições para, efetivamente, haver não só o início da operação no tempo previsto, como ainda por cima, antecipar um mês? A TML recebeu da operadora todos os elementos? Como o mapa de pessoal, o plano de formação, aquilo que agora está a dar mais problemas, para poder fazer o cruzamento e a confirmação da veracidade dessa informação recebida?

Nós reconhecemos no Carlos Humberto, que é o Primeiro-Secretário da AML, que durante 12 anos foi Presidente da Câmara do Barreiro e, portanto, tem uma experiência acumulada, porque a Câmara do Barreiro tem uma empresa de transportes públicos já com décadas e tem essa experiência.

O público acabou aqui de colocar diversos problemas de incumprimentos de horários, horas de espera nas paragens, carreiras com percursos diferentes sem aviso prévio, autocarros cheios no início da viagem sem alternativas. Os senhores terão dados eventualmente, mas são relatos que nos continuam a chegar ao dia

de hoje, portanto, penso que era importante averiguar se os vossos dados estão efetivamente corretos, porque pelos vistos os dados iniciais para o início da operação não estavam.

Perante este processo, há cerca de três meses, ouvimos que o senhor Carlos Humberto foi confrontado com estes mesmos problemas numa audição similar no Concelho da Moita, não sei se se recorda daquilo que foram as suas respostas, mas disse que foi um processo muito complexo e depois tivemos azar. Sinceramente, azar com o quê? Azar com a empresa escolhida? Azar com os fatores?

O que é que diz que é azar no meio de todo este processo? Acho que azar tiveram foi os utentes com a gestão de todo este processo, que continua sem uma garantia ao fim de quase seis meses de operação no terreno com aquilo que é o que está proposto no caderno de encargos, que era um caderno de encargos robusto com capacidade para antecipar os problemas que pudessem surgir.

E aqui, queria também colocar algumas questões ao Sr. Presidente da Câmara, não deixar todo o monopólio para a TML e para a AML e que em julho, logo após as primeiras queixas dos utentes, os vereadores do PS, aqui em reunião de câmara, alertaram para a situação do transporte escolar no início do ano letivo. Pergunto, porque razão não houve capacidade para antecipar este problema, arranjando em tempo útil alternativas. Tiveram os meses de julho e agosto para preparar uma solução que ajudasse, pelo menos, a minimizar os problemas e o ano letivo começou com um grande caos na área dos transportes, aliás, ainda agora os vereadores do Partido Socialista fizeram uma ronda no início do ano letivo e foram confrontados com notícias de que ainda há problemas em certas escolas com os alunos, essencialmente vindos de Azeitão, que continuam a ter problemas.

Para ajudar a minimizar estes impactos negativos, pensamos que haveria condições de a Câmara Municipal poder colocar os autocarros e os motoristas da Câmara e das Juntas de Freguesia nas horas de ponta ao serviço da população, nomeadamente aos alunos para chegar a horas às aulas. A questão dos alunos é uma questão muito importante e é das questões que mais nos têm chegado queixas, nomeadamente de Azeitão. O Sr. Presidente da Câmara, na altura, reforçou a garantia de que tudo estaria pronto para funcionar normalmente em setembro no início do ano letivo, mesmo depois de ter sido alertado em julho pelos vereadores do PS.

Quando percebeu que o problema persistia, a solução que deu, foi promover uma manifestação, no sábado dia 1 de outubro, atirando toda a culpa contra a empresa Alsa Todi, a qual terá seguramente muitas culpas. Depois na segunda-feira seguinte afirmou que muitos dos problemas estariam resolvidos, fruto da manifestação. Resultado tudo continua igual, obviamente.

O Sr. Presidente, os vereadores da CDU e os Presidentes de Junta preferiram protestar e reclamar, em vez de atuar e agir para resolver de forma concreta os problemas das pessoas, quando até poderiam ter meios para isso, não o quiseram fazer e o caos foi evidente.

Nesta situação entendemos que a Câmara tinha responsabilidade e obrigação de antecipar e arranjar soluções concretas para estes problemas, porque foram alertados pela população e pelos autarcas, mas decidiram não o fazer. Ficou à vista que tivemos uma gestão municipal neste processo que foi incapaz de antecipar ou resolver o problema da população, preferindo fazer o jogo do passa culpas para terceiros.

A todas estas questões juntam-se ainda outras, que comprovam esta incompetência, a falta de condições de segurança no Terminal da Várzea que, por acaso, foi aqui referido por um munícipe, sem iluminação eficiente, colocando em causa a segurança das pessoas que aí se deslocam de madrugada ou à noite. A falta de condições no novo Interface, por uma decisão do projeto da Câmara, obriga os passageiros a ficarem expostos ao vento, ao frio e à chuva, nomeadamente os passageiros que apanham os autocarros da Rede Expressos, que ficam estacionados numa zona sem qualquer abrigo ou cobertura, o mesmo acontece com a ligação entre o Interface e a Estação de Comboios, cuja ligação de cerca de uma centena de metros, não tem qualquer cobertura que proteja e abrigue os passageiros que saem do comboio e querem apanhar o autocarro ou vice-versa, sobretudo agora nos meses de outono e inverno.

Como foi possível terem feito um projeto de uma obra de raiz sem pensar nestes aspetos básicos, mas fundamentais para os utentes? Mas os problemas não se ficam por aqui, juntam-se ainda os problemas laborais internos da empresa que ameaçam a qualquer momento rebentar e criar um problema ainda maior, pelos relatos que ouvimos das condições de trabalho, com horários que chegam a 12 horas diárias,

que é completamente proibido, entre outras queixas. Adivinham-se momentos turbulentos que terão ainda mais consequências ou terão consequências maiores para os utilizadores.

A falta de adequação dos autocarros aos percursos e lotação, porque existem autocarros que saem da primeira paragem cheios e já não apanham mais ninguém, não havendo alternativas, nomeadamente nas carreiras interurbanas, ou têm de pôr autocarros maiores ou têm de pôr mais carreiras a fazer aquele horário.

A falta de adequação das carreiras nos horários de ponta, nomeadamente para as freguesias periféricas, que ficam ainda mais prejudicadas com a redução significativa durante as férias escolares, assim como, na ligação às freguesias rurais de Palmela, como Marateca, Poceirão e Águas de Moura.

Pergunto, para finalizar, como pretende a Câmara Municipal dar cumprimento à ideia assumida pelo Sr. Presidente, nas reuniões descentralizadas, de reembolsar os utentes que tiveram de desembolsar despesas adicionais, para táxis, ubers, etc., por incumprimento dos horários da rede pública de transportes?

Perante esta Assembleia Municipal, e com todas as questões com que aqui foram confrontados pelos utentes, os senhores apresentam-se com justificações, quando toda a gente já percebeu que os senhores falharam nesta gestão, todos percebemos isso e todos sabem que a responsabilidade foi e é vossa, mas mais importante é saber o que é que vai acontecer amanhã? O que nos importa são as pessoas, são as soluções para o futuro.

Que garantias podem hoje dar às pessoas que amanhã ou na segunda-feira vão apanhar o autocarro para ir trabalhar, ou aos pais dos alunos que vão para a escola, para que não fiquem prejudicados ou faltem ao trabalho ou à escola, que garantias nos podem dar?

Da nossa parte, estamos dispostos a ajudar, a criar a confiança que outros minam, a criar um ambiente favorável para que o processo cresça e se afirme com responsabilidade e competência sem apelos a manifestações vazias de conteúdo, sem jogos de passa culpas a terceiros e que nada resolvem. Mas uma coisa é certa, esta Assembleia chamou-vos aqui para responder perante a população e terem uma oportunidade de explicar, mas, acima de tudo, para encontrar soluções e garantir o cumprimento do serviço de transportes públicos em Setúbal, tal como consta do caderno de encargos.

É fundamental, e que fique bem claro, que o tempo para colocar a funcionar plenamente e sem quaisquer problemas o serviço de transportes públicos está a contar e a contar muito rápido, sob pena de não existir outra alternativa que não a de se censurar politicamente toda esta operação.

**Flávio Lança (IL)** – Partilhamos da opinião já referida, que o conceito e o projeto são bons, estamos de acordo com isso, mas tendo em conta os factos é fundamental existirem respostas e compromissos para a solução dos problemas atuais dos transportes públicos no Município de Setúbal.

A história, penso eu, é conhecida por todos, já saíram diversos artigos nos jornais e até o nosso Presidente convocou uma manifestação contra a Alsa Todi.

Agora aproveito para vos colocar a questão, qual é a vossa posição sobre estas manifestações organizadas pelos municípios, se realmente sentem qual é que foi o verdadeiro impacto deste ato?

Tenho de referir que começa a ser incompreensível, a caminho dos seis meses, após o início da operação da Alsa Todi, continuarem a existir relatos de repetição de carreiras quando não são necessárias, a falta de carreiras essenciais para as deslocações dos munícipes, relatos de falta de motoristas, relatos de problemas laborais, carreiras afixadas que não se realizam, enfim, gastava aqui os meus oito minutos que tenho disponíveis para intervir neste debate e continuar a relatar aqui inúmeras situações que prejudicam quem precisa de ir trabalhar, quem precisa de ir estudar e quem precisa de se deslocar para os seus afazeres. É por isso que peço aos representantes da AML e da TML, aqui no âmbito das suas responsabilidades, que façam o favor de nos esclarecer quem foram os responsáveis por definir as carreiras que os autocarros fazem.

A Câmara Municipal, que deveria conhecer adequadamente as carreiras, terá dado o seu contributo para a definição das mesmas e dos respetivos horários? Ao verificar-se que as carreiras não são adequadas, a Câmara Municipal não pode atuar? Quem tem o dever e o que é preciso fazer para se ajustarem as carreiras quando for necessário? Com tudo isto, precisamos de saber, também, o que é que está a ser

feito em termos de fiscalização? Temos relatórios publicados sobre aquilo que está a acontecer? É fundamental perceber se estamos a pagar quilómetros que não estão a ser feitos.

Existem relatos, já aqui ouvimos, que existem autocarros que circulam vazios, autocarros esses que acabam uma carreira, por exemplo, em Setúbal e depois colocam-se fora de serviço para ir fazer uma carreira noutra local mais afastado. São esses quilómetros pagos com a receita do Município?

Ainda relacionado com a fiscalização, existem também relatos públicos, que gostava de ver esclarecido, de que é usado um registo manual em vez do tacógrafo digital que se costuma utilizar, e gostava de questionar se, por acaso, os senhores sabem qual é a razão para tal estar a acontecer? Reforço, também, em atitude e a questão é, de que forma a TML está a fiscalizar o operador Alsa Todi?

Aproveito para terminar, com a questão de quando teremos estes problemas todos resolvidos e quando é que estimam que a operação está a funcionar corretamente.

**Mariana Crespo (PAN)** – Gostava de começar com um pequeno preâmbulo, como todos sabemos, espero que todos saibam, vivemos num período de emergência climática e continuar a fingir que ele não existe, obviamente, não vai resolver aqui nada e um dos grandes eixos pelos quais podemos combater os problemas climáticos que se avizinham relaciona-se, exatamente, com as questões dos transportes.

Há um grande apego ainda ao transporte individual, que paralelamente provoca um grande problema a nível de mobilidade nas cidades.

Setúbal tem estado atenta a este problema e tem de maneira, melhor ou pior, tentado corrigi-lo. Não deixo de sentir que no papel esta iniciativa, a nível de transportes, seria boa para corresponder a estes problemas, mas na realidade o que se alcançou foi um grande retrocesso na promoção da utilização do transporte público.

Gostava de colocar aqui algumas questões específicas, em primeiro lugar e o mais importante, o que é que pretendem fazer para compensar os utentes e o que é que pretendem fazer para voltar a incentivar o retorno à utilização dos transportes públicos? Esta é a grande questão que aqui se coloca, os utentes perderam confiança no transporte coletivo, os utentes cada vez mais utilizam o transporte individual e isso é um grave problema para o clima e para a cidade de Setúbal a nível de mobilidade e a nível de poluição.

Estas são as duas questões principais que gostaria de ver, não só respondidas, mas também refletidas.

Particularizando outras questões mais específicas, se é que é possível responder, quais são os motivos e dificuldades que tem havido para a captação e manutenção dos motoristas? Gostava, também, de ver esclarecida aqui um pouco esta questão.

Por que motivo existem valores de passe diferentes para os alunos de Azeitão que vão para Palmela? Por não terem escola secundária ou virem para Setúbal? É uma diferença de 5€, mas ela existe.

Como o meu colega Flávio Lança já referiu, quem é que decidiu as carreiras e horários que atualmente existem? Foi a AML, a TML ou a Alsa Todi sozinha, o Executivo ou ambos? Porque a verdade é que eles estão muito desfasados daquilo que era a realidade anterior e as necessidades atuais.

Por um lado, gostaria do vosso comentário também acerca de duas queixas que vários utentes já referiram, relativamente à época balnear. É verdade ou não que, durante a época balnear foram alocadas frotas para o serviço às praias? Sabendo de antemão que haveria falta dessas mesmas frotas para as carreiras suburbanas que fazem falta às pessoas que vão trabalhar. Isso foi uma decisão só da Alsa Todi?

É verdade que foram alocadas frotas específicas a carreiras suburbanas, de veículos em que as pessoas não podiam circular de pé em autoestrada, havendo a necessidade de haver transbordo na zona do Casal do Marco? Porque esta foi uma queixa, que foi referida várias vezes, ou seja, passageiros que apanhavam o autocarro que tinham lugares sentados e lugares em pé e ao chegar à zona do Casal do Marco, como não podiam deslocar-se na A2 em pé, foram convidados a sair e apanhar outro autocarro. Obviamente que esta situação causou transtorno às pessoas que iam trabalhar.

Falando aqui de culpas e de responsabilidades, não podemos, penso eu, estar sempre a tentar expiar a culpa nos outros, gostaria de saber, com maior pormenor, exatamente o que é que está a ser feito, porque estão a ser feitas contraordenações, medidas, pressões acerca da Alsa Todi. Qual é que é o papel da AML, nisto tudo? Quando recebe reclamações, o que é que está a ser feito? Quais são exatamente as contraordenações, se é que existem, que estão a ser aplicadas?

**Vitor Rosa (BE)** – Em primeiro lugar dizer que esta foi, e é, uma medida com os melhores princípios no campo social e emprego, com melhores transportes, maior número de motoristas na mobilidade, reforço na aposta no transporte público e também no ambiente, na tentativa de retirar do espaço público um número significativo de transportes particulares.

Uma boa ideia, no entanto, foi colocada no terreno de forma desastrosa, o que prejudicou milhares de utentes desde o início da sua aplicação até aos dias de hoje e que defraudou expectativas ao não estar a responder às necessidades concretas das pessoas.

Ao ser colocada no terreno de forma desastrosa, abriu espaço a todo o tipo de intervenções, umas demagógicas, outras populistas, a pretensas ações reivindicativas, como manifestações, que só tem aumentado a confusão junto dos utentes e a sua descrença numa medida positiva como esta, aumentando o descrédito junto de Instituições Públicas responsáveis por este projeto.

Alguma cronologia, a implementação teve o seu início a 1 de junho e logo nos meses de verão revelaram-se um autêntico calvário, um autêntico caos para quem procurou os serviços da Alsa Todi, entidade vencedora do concurso do Lote 4.

Logo no princípio da implementação, da falsa partida para a revolução dos transportes na Área Metropolitana de Lisboa, os motoristas fizeram uma paralisação de protesto, na altura foi um alerta. A empresa, as Câmaras Municipais pediram paciência, uma semana, uma quinzena para ficar tudo resolvido. Pediram paciência até ao fim de junho. Em setembro, em Assembleia Municipal Extraordinária aqui realizada, os problemas continuavam originando da parte do Executivo Municipal reuniões com a concessionária e com a população. E face ao continuo incumprimento por parte desta, da falta de informação das linhas, nas falhas de funcionamento, de autocarros nos horários previstos, foi preciso chegar a setembro para que o Executivo constatasse a anormalidade destes incumprimentos do concessionário. Foi preciso chegar a setembro, para que o Executivo constatasse o caos na vida das pessoas, que desde 1 de junho se transformou sempre que era necessário apanhar um autocarro. Na prática, fomos tendo um ato de fé da parte do Executivo e da AML, de que a Alsa Todi iria cumprir com as obrigações contratuais, enquanto nas paragens de autocarro o cidadão comum foi passando pelo purgatório de espera de autocarros que não passavam, de horários não cumpridos, de falta de informação sobre o que se estava a passar e de soluções para colmatar essas faltas.

A Alsa Todi deu garantias de que a operação seria cumprida rigorosamente logo a partir das datas anunciadas, mesmo sabendo que não tinha motoristas suficientes para realizar todo o mapa de serviço apresentado, por isso, hoje se fala que são necessários mais 60 motoristas para resolver os problemas. Motoristas a quem são oferecidas fracas e insuficientes condições de trabalho e baixos salários, incompatível com a responsabilidade, o stress do trânsito e os protestos crescentes dos utentes, furiosos e insatisfeitos como aqui ouvimos, que não têm ninguém que as defenda e se viram injustamente contra quem aparece com um autocarro nas mãos.

Há que questionar a AML e os Transportes Metropolitanos de Lisboa, entidades responsáveis neste processo, da inércia inicial e depois da ineficácia de conseguir o cumprimento efetivo em tempo útil do contrato estabelecido com a Alsa Todi, dado que esta é uma situação que se arrasta há vários meses, sempre com a miragem para os utentes, que é na semana seguinte, no mês seguinte, que tudo vai estabilizar, que vai ocorrer a normalidade desejada na vida das pessoas.

Dentro das obrigações da AML constam fazer ajustamentos pontuais aos serviços, por razões de interesse público e mediante decisão unilateral fundamentada devem comunicá-la aos operadores com uma antecedência mínima de 30 dias. Perguntamos, o que foi feito pela TML ou pela AML em relação à situação do concelho de Setúbal?

Diz também, dentro das obrigações da AML, disponibilizar e gerir um sistema de informação ao público, mas aquilo que ouvimos aqui é que nada disso aconteceu. Perguntamos, porque continua a falhar a informação? De quem é a responsabilidade, da TML ou da Alsa Todi?

É também obrigação avaliar o desempenho do operador ou das entidades que atuem por sua conta ou orientação, incluindo os subcontratados, não foi isso que ouvimos aqui há pouco, que a responsabilidade dos subcontratados era apenas e só da Alsa Todi. Qual é a avaliação da AML sobre o desempenho da Alsa Todi? Penalizar um operador em curso de incumprimento é outra das suas obrigações contratuais, sempre

que tal incumprimento lhe seja imputável, perguntamos, também, que medidas de penalização já foram tomadas junto à Alsa Todi pela AML? A chegada dos motoristas anunciados pela Alsa Todi vai resolver a situação? Ou daqui a um mês continua a não haver respostas às necessidades dos utentes.

A quem se pede responsabilidades? À Câmara? À AML?

Este é um projeto que se quer para o futuro, esperamos que a AML e a TML sejam capazes de responder aos problemas existentes, caso contrário, o descrédito irá instalar-se e pôr em causa este projeto. A prudência que existiu no arranque do Lote 1 e 2, também aqui deveria ter sido tido em conta, já que também no Lote 3 aconteceram alguns problemas, de menor dimensão, mas existiram.

Também aqui temos de questionar o papel da Câmara Municipal de Setúbal, dado que ao continuar a ser quem informa a população que é para a semana que a Alsa Todi vai resolver o problema, e andamos nisto desde junho, a última declaração saída na comunicação social pelo Sr. Presidente é de que, em 2 de novembro a Alsa Todi iria regularizar os serviços. Estamos a 11 de novembro e os problemas continuam como aqui foi dito, contribuindo para a ilusão da resolução do problema, quando a realidade é ao contrário.

Esta é uma medida que tem, para além dos seus aspetos técnicos, uma forte carga política nas opções tomadas, a aposta num transporte público, por isso é urgente retirar consequências relativamente a esta opção política, se queremos ou não.

Como já tinha sido dito na anterior Assembleia, a coordenação intermunicipal dos transportes é importante, mas concessionar o serviço aos mesmos de sempre, empresas de transportes privadas, não resolve nada, a verdade é que pouco mudou, aliás, piorou durante estes cinco meses e Setúbal e a Margem Sul continua à mercê das empresas privadas e o direito à mobilidade essa ainda está na fila à espera do autocarro que não vai passar.

**José Carlos Ferreira (CH)** – De acordo com o Jornal “Diário do Distrito”, de 7 de novembro, que noticiava que da parte da TML iriam verificar-se melhorias de serviço, mas o caos para os utentes que utilizam os transportes públicos mantém-se. Eu próprio testei o serviço e verifiquei um anormal e incompreensível mau funcionamento, nomeadamente, no incumprimento dos horários estipulados e afixados, isto sem mencionar as imensas queixas que ouvi na paragem, enquanto me encontrava impacientemente à espera de um autocarro, que da primeira paragem até ao sítio onde me encontrava apanha cinco paragens e demorou 35 minutos a chegar.

Um dos muitos exemplos e alerta os presentes que certamente não estão preparados para ouvir sem soltar uma gargalhada, é que um dos motoristas que fazia o percurso Lisboa-Setúbal, solicitou aos passageiros que se encontravam no interior do autocarro se lhe podiam indicar qual a rota que aquele autocarro habitualmente realizava, pois este não sabia. Como é que isto é possível numa empresa que foi contratada e vencedora de um concurso, com o objetivo de realizar o serviço de transportes públicos numa capital de Distrito?

Em relação à comunidade escolar, quer em Setúbal, quer em Azeitão, que viam finalmente como um sonho uma rede que lhes beneficiava, os jovens têm passado por um autêntico pesadelo quando tentam usar os transportes, principalmente os azeitonenses nas deslocações casa-escola, escola-casa. Já existe um número considerável de alunos que corre o risco de estarem tapados por faltas às primeiras aulas, beneficiando assim do bom entendimento, por parte dos professores, que sabem o que se está a passar, o que não deixa de ser bastante preocupante. Existem, também, outros alunos que frequentam o ensino secundário fora de Azeitão, pois em Azeitão não há Escola Secundária, que terminadas as aulas só conseguem regressar a casa 2 horas ou mais depois, pelo idêntico motivo.

O CHEGA sugere que, parte da solução para amenizar o problema e facilitar a mobilidade dos estudantes, seja através ou de transporte fornecido pela Câmara ou até pelos Transportes Luísa Todi, visto que são parceiros da Alsa Todi e poderiam usar os seus autocarros e motoristas para efetuar o serviço escolar de Azeitão e Setúbal.

Sabemos que esta empresa tem contratos a cumprir com outras entidades, como, por exemplo, a entrega e recolha de funcionários para diversas fábricas, mas com uns ajustes aqui e ali e alguma boa vontade, pensamos ser uma solução de recurso. Por tudo isto e muito mais que foi aqui referido, gostaria de

perceber como é que depois de tanto tempo, desde o início da concessão, o serviço tem sido péssimo, não têm ainda uma resolução eficaz e que não ponha em causa a vida e o quotidiano dos setubalenses e azeitonenses.

Questionamos também, como pensa a empresa ressarcir os utentes, uma vez que há meses que estes adquirem os passes e não conseguem utilizá-los com a frequência e a finalidade desejada por falha dos serviços, sendo obrigados a recorrer a táxis e outras alternativas. Entendemos que o problema da falta de motoristas não justifica a má gestão da situação, no mínimo pedíamos à empresa uma informação séria e verdadeira, alertando os utentes, de qual a capacidade da empresa no que toca ao número de carreiras, quais os horários a vigorar até à resolução dos serviços.

Resumindo, foi-nos vendida uma joia dentro de uma caixinha amarela como se de ouro se tratasse, mas, quando a abrimos não passa de uma peça de bijuteria.

**Rui Lamim (PSD)** – Vou fazer aquela afirmação que todo o mundo já sabe e que está farto de repetir. O serviço hoje é pior, bem pior do que era antes da mudança de operador.

E podemos acrescentar à lista de queixas, que é longa e extensa, muitas mais. Há menos carreiras nas horas de ponta, as pessoas que necessitam de trabalhar a horas muito matinais ou retornar a casa muito tarde não têm essas mesmas carreiras. É suposto haver uma visão integrada das coisas, os horários da Fertagus, dos comboios e dos autocarros para Lisboa não são coincidentes, antes era de meia em meia hora, era mais fácil gerir a situação.

Há um conjunto grande de reclamações, muitas delas já foram ouvidas e não vale a pena estar a repeti-las, porque o serviço hoje é pior do que antes da mudança de operador, o que é uma situação completamente inaceitável. Era ou é um aspeto civilizacional de progresso usar isto, mas, neste momento, isto vale menos e é menos útil do que era há uns meses e é pena, e porquê?

Vamos lá ver, quem é que paga, quem é que usa? Quem usa somos nós! Somos nós que temos passe, somos nós que compramos o bilhete a bordo, somos nós que utilizamos o autocarro, aqui no concelho ou do concelho para fora. Mas também aqueles que não usando, subsidiam este mesmo transporte, porque assim foi combinado e é interessante que seja, porque retira carros da circulação da cidade e é uma maneira eficaz de utilizarmos a energia e é ecológico. Nós e a Câmara, que tem parte do seu orçamento alocado a este sistema, que é uma parte muito significativa do orçamento municipal e que é gasto neste sistema. Temos aqui os nossos convidados, que estabeleceram um concurso público, que indicaram as regras, que analisaram as propostas, que escolheram fornecedores, que contrataram fornecedores, que escreveram contratos, que vincularam fornecedores e é a AML e a TML quem gere o operador. O operador, que é a Alsa Todi, que não está aqui e não vale a pena dizer aquelas coisas que podíamos dizer relativamente à Alsa Todi, porque não está aqui para se defender e nós estamos aqui como utilizadores, como os que pagam perante quem contratou e gere este serviço. Esta é a pergunta que temos que fazer. Vou fazer cinco perguntinhas, claras, simples e quero resposta.

Existe um contrato, quais são as medidas de cumprimento, ou não, desse contrato? Quais são as métricas? É por reclamações? Têm sensores nos autocarros? Medem-se as viagens que são realizadas, ou não? Se demoram mais ou menos? Que métricas usam, como medem?

Há faltas no cumprimento do contrato, é a sensação que temos, os senhores identificaram-nas, quantas foram? Há quanto tempo identificaram essas faltas? Havendo faltas, que consequências tiveram? O que é que aconteceu? Está a funcionar mal! Identificaram faltas, acho eu. Que consequências tiveram essas mesmas faltas?

Será que o contrato não é bom para controlar as situações, para obrigar a quem presta o serviço fazer as coisas? Bom, não sei! Mas isso é uma apreciação que vocês poderão fazer, que os senhores poderão fazer, com todo o respeito naturalmente.

Gostaria de ouvir, mas mais que isto, é chegado a este ponto, além de querer saber o que mediram, como mediram, o que é que estão a fazer, em termos do cumprimento e da execução do contrato, o que é que vão fazer para que o serviço, que hoje é pior, volte a ser, pelo menos, tão bom quanto era antes, porque no final de contas, quem paga ou quem usa é isso que exige. As pessoas precisam do serviço público de transportes, para trabalhar, para viver.



**João Luz (CDU)** – Agradecer os vários relatos que os munícipes aqui nos trouxeram, no período de antes da ordem do dia, e que nos dão um entendimento e uma compreensão melhor daquilo que vai acontecendo e que se vai sentindo no dia a dia.

Um pouco à semelhança do que já foi dito aqui por outras forças políticas, valorizamos este processo e este projeto, entendemos que ele constitui uma verdadeira revolução no sistema de transportes na Área Metropolitana e corresponde a uma necessidade, que é uma necessidade do país, de incentivo e de alteração de uma profunda inversão do modelo que temos de desenvolvimento de utilização do transporte público, neste caso rodoviário, na sua intermodalidade com outros meios de transporte públicos ao dispor. E nesse sentido, entendemos que a perspetiva comum dos municípios da Área Metropolitana, visando diminuir o custo dos passes, garantindo a sua intermodalidade, equipando estes serviços com meios mais modernos, menos poluentes, são tudo conquistas que não podemos deixar de assinalar e são progressos, na nossa opinião, valorizáveis. Há uma preocupação profunda que, também, é evidente e que é comum a todos os problemas verificados na operação deste processo.

No âmbito da CDU, mas também ao nível da nossa participação nos Órgãos Autárquicos, seja na Câmara Municipal, seja nas Juntas de Freguesia, ouvimos as populações, contactámos com elas, fizemos um retrato exaustivo daquilo que são os problemas e as consequências das deficiências da operação na vida dos munícipes deste concelho, e temos um retrato exaustivo daquilo que são as questões que afetam a vida e o dia a dia das populações que são os mais prejudicados a par, evidentemente, de problemas e de pressões que os próprios trabalhadores da empresa Alsa Todi têm vindo a sentir, como as exigências que vão muito para além do normal e do desejável no sentido de se cumprir ou de se corrigir alguns dos problemas e insuficiências na prestação deste serviço.

De qualquer das formas, importa dizer nesta Assembleia que a CDU preconizou, a determinado momento e numa fase inicial deste processo, uma solução distinta para este modelo e não nos afastámos daquilo que é a ideia de que o transporte público, constituindo um direito de mobilidade das populações, deve ser gerido tendo em conta interesses públicos e deve ser gerido por entidades públicas. Portanto, não desistimos da nossa proposta de constituição que, no plano nacional, vai para além das questões metropolitanas e de locais de uma operadora pública de transportes rodoviários, à semelhança do que este país já teve e que alguns decidiram destruir, como é do conhecimento de todos.

Vivenciamos um conjunto de problemas neste processo, mas ele não nos desvia de uma questão central e da nossa parte a aposta é clara e não tem hesitações.

Entendemos que o que deve ser feito é a correção urgente e imediata dos problemas que se têm arrastado, mas que isso não nos possa afastar da aposta em transportes públicos, na melhoria do serviço e da oferta prestada, na progressiva gratuitidade dos transportes, na sustentabilidade ambiental e das soluções adotadas. Aquilo que se verifica, porque me parece relevante verificar ao nível da Área Metropolitana é que, ao contrário do que foi aqui ligeiramente insinuado, para não dizer mais, é que nenhuma operadora estava em condições de cumprir o contrato e, portanto, tivemos um conjunto de entidades privadas que concorreram a concursos públicos, neste caso um concurso público internacional dividido em vários Lotes. Nenhuma delas, umas porque adiaram o momento da entrada da operação, outras porque comprovadamente na concretização demonstraram insuficiências e falhas na sua operação e, portanto, nenhuma das operadoras que se candidatou apresentou condições ou estavam em condições de iniciar esta operação.

Aqui em Setúbal, tivemos e verificámos a existência de novos autocarros, já aqui foi colocada a questão de inicialmente estarem subcontratados um conjunto de motoristas, sem esses motoristas, uma vez não estando ainda cá essa subcontratação, o que se verificou foi a incapacidade de garantir o conjunto de carreiras, de horários, de vários percursos que estavam estabelecidos. Nesse sentido continuamos a ter um conjunto de interrogações sobre todo o procedimento que foi adotado e que gostaríamos de colocar.

Uma primeira, várias entidades administrativas e judiciais apreciaram este procedimento de contratação pública, em particular o seu caderno de encargos, e a primeira pergunta que gostávamos de fazer, é se alguma delas, quer os municípios da Área Metropolitana, quer a Área Metropolitana no seu conjunto, quer o Tribunal de Contas, se alguém manifestou alguma oposição ao procedimento contratual adotado?

A segunda questão, é se no decurso deste procedimento se verificou alguma contestação, alguma reclamação por parte de algum dos concorrentes a este concurso público internacional?

A terceira questão, já foi aqui colocada, mas não deixaremos de a fazer, verificando-se a existência de incumprimentos, que medidas foram ou estão a ser tomadas face a esses incumprimentos?

A última questão que gostava de colocar, estando prevista, anunciada ou já concretizada a contratação de motoristas, até oriundos de outros países, se com estas contratações ficam com esta insuficiência, que está verificada como a questão central, resolvida ou se, se consegue perceber que ficam reunidas as condições para superar as dificuldades existentes?

Por último e para terminar, percebemos a tentação, mas não acompanhamos aqueles que tentam partidarizar este processo, não acompanhamos essa tentativa e não iremos, ou não irei adjetivar aquilo a que soa, porque entendemos que este projeto é um projeto que deve unir o conjunto dos municípios desta Área Metropolitana e não servir de arma de arremesso político.

Não deixaremos de tecer algumas considerações, uma primeira é que, independentemente das tentativas de partidarizar e de colar a este ou aquele interveniente à liderança deste processo, este processo tem uma liderança e é a maioria dos municípios da Área Metropolitana de Lisboa, para não dizer até a sua unanimidade, mas dentro desta unanimidade há uma força que é clara, é maioritária.

Para além desta questão, seria interessante, tendo em conta que depois de um conjunto de recados, de acusações e por aí fora, a seguir vem uma grande abertura da parte do Partido Socialista para trocar opiniões, para conversar, para dialogar, é o discurso que nos tem vindo a habituar. Seria interessante que aqui trouxessem bons exemplos dos municípios do Partido Socialista na gestão deste processo, para ficarmos a conhecer, era um contributo justo, porque aparentemente nesses não se verificam quaisquer problemas, insuficiências e erros. Aí a gestão deste processo tem sido exemplar, absolutamente exemplar e isenta de problemas, ou então, foram 2 ou 3 pessoas com más intenções que as lá foram prejudicar. Esta é uma nota que não deixávamos de fazer, por exemplo, em matéria de transportes escolares, o que é que alguns municípios aqui na Península de Setúbal fizeram? Gostaríamos de conhecer, seria um bom contributo para também podermos adotar algumas dessas soluções, certamente, teríamos todos a aprender uns com os outros.

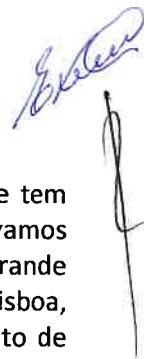
Também seria interessante que, no âmbito de algumas afirmações, pudéssemos ser um bocadinho mais rigorosos, talvez porque não tenham estado ao pé das populações, talvez porque não tenham estado na manifestação que foi promovida e que aqui foi tão criticada. Se calhar, se tivessem estado lá tinham estado atentos e ouvido o que foi realmente dito e o que foi transmitido, que, de acordo com informações da empresa, estaria com muitas interrogações e muitas reticências por parte de quem fez esta afirmação, que foi o Presidente da Câmara Municipal de Setúbal, que a tal empresa teria dito que na semana que seguia estaria em condições de resolver as principais questões e os principais problemas. Em momento algum foi afirmado por parte da Câmara Municipal ou pelo Presidente da Câmara Municipal que, no dia 2 de outubro, todos os problemas estariam resolvidos, como aqui ouvimos.

É que às vezes estas questões de pormenor e de algum rigor, relativamente ao que se passa e ao que se diz, são importantes para não entrarmos num debate que depois foge às questões centrais e essenciais.

**Presidente da Mesa** – Feitas as intervenções pelo público e as primeiras intervenções dos Grupos Municipais, também, serão feitas pela Área Metropolitana de Lisboa, a TML e, também, pela Câmara Municipal. Se o Sr. Presidente da Câmara quiser usar do tempo disponível para intervir agora, faça favor.

**Presidente da Câmara** – Desde já agradecer a disponibilidade do Sr. Primeiro-Secretário da AML e também do Sr. Presidente e Administradores da TML por estarem aqui e estarmos nesta conjugação de esforços para resolver problemas graves, gravíssimos, que temos pela frente e que as populações destes territórios têm enfrentado, não só aqui em Setúbal, mas por todo este território da Área Metropolitana de Lisboa.

Queria nesta intervenção, pelo respeito que todos nos merecem e também por aqueles que estão aqui para prestar os esclarecimentos, dizer que todas as intervenções que aqui são feitas são respeitáveis, representam naturalmente aquilo que é o pensamento, a forma como cada um olha para estes problemas, que são os problemas da mobilidade.



Houve aqui várias intervenções que naturalmente manifestam grande preocupação por aquilo que tem vindo a acontecer, por aquilo que está a acontecer e que, provavelmente e infelizmente, ainda vamos continuar a assistir relativamente a este projeto. É um projeto grandioso, um projeto de grande empenhamento, de grande pensamento relativamente ao que significa esta Área Metropolitana de Lisboa, em termos de atividade económica, em termos da mobilidade e da obrigação da deslocação, tanto de trabalhadores, como dos estudantes, como de toda esta população. Todos os modelos, pelo menos, desde os anos 90, 80 para cá, a todo este sistema que existia aqui na Área Metropolitana de Lisboa era um sistema que, penso eu que todos reconhecem, não satisfazia as necessidades das empresas, dos trabalhadores, de quem estuda, de quem tem a necessidade de se deslocar neste território. Este projeto que tem a iniciativa dos municípios da Área Metropolitana de Lisboa, que considero, como tenho dito já muitas vezes, que é uma iniciativa revolucionária, provavelmente uma das mais importantes que aconteceu depois do 25 de Abril.

É a esperança da transformação da melhoria das condições de vida das populações deste país e, em particular, desta Área Metropolitana de Lisboa. É assim que pensamos, é assim que este projeto se desenvolveu, também como o Sr. Primeiro-Secretário já aqui referiu, é assim que pensamos que deverá continuar a acontecer, atingir o objetivo de servir este território, de servir estas populações. Esta é uma questão que deve ser salientada, naturalmente para aqueles que estão de acordo com ela, os que não estão, legitimamente o afirmam e se manifestam e esta liberdade de opinião, também, faz parte da nossa vida democrática. Mas quando dizemos e afirmamos que o Passe Navegante é qualquer coisa de extraordinário, que a opção por criar um modelo de transportes na Área Metropolitana de Lisboa é qualquer coisa de extraordinário, há quem diga que estamos de acordo e revemo-nos nisto, tudo o resto correu mal, não temos nada a ver.

Considero que é uma forma de estar na vida, que acho que é profundamente lamentável, independentemente das questões políticas, das questões partidárias e quem faz intervenções desta forma sabendo aquilo que está em causa, conhecendo os dossiers, sabendo que é um conjunto de questões que se colocam aqui e que transvasam estas responsabilidades, outras questões da nossa vida a nível do quadro nacional, como no quadro internacional, que tem e tiveram implicações neste processo da implantação deste modelo de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa. Sabendo tudo isto, não se coíbem de ter intervenções daquelas que fazem lembrar muito mais aqueles tempos próprios da nossa vida democrática que são as campanhas eleitorais. Naturalmente, que tenho de dizer e afirmar que isto é uma forma pouco séria de estar na política, sobretudo quando há cidadãos que têm a sua vida em risco, a vida da sua família por força de haver empresas que assinaram contratos, que têm compromissos e que não são capazes, ou deliberadamente ou por incapacidade, de pôr esses projetos que apresentaram e com os quais se comprometeram e que não os põem em prática.

É profundamente lamentável que haja alguém que, por razões político-partidárias, tenha comportamentos destes e faça afirmações públicas desta natureza, como ouvimos aqui fazer hoje e, portanto, a minha indignação. Reafirmo a minha indignação por termos intervenções aqui hoje que levam ao descrédito por parte dos munícipes e, sobretudo, daqueles que sofrem na pele todos os dias a situação que todos conhecemos.

Quando a Câmara Municipal entendeu que deveria ir para a rua e estar com os munícipes, foi exatamente para darmos a cara, para assumirmos as nossas responsabilidades, para mobilizar as pessoas no sentido de exigir a quem tem responsabilidades, a quem assinou contratos, a quem tem perante a Lei a responsabilidade de não o estar a fazer. Sempre assim o entendi e continuarei a entendê-lo e a fazer tudo para que assim seja, porque entendo que quando as populações estiverem na rua a reivindicar os seus direitos, é uma boa forma de defender esses mesmos direitos, naturalmente, contra tudo e contra todos. É assim que entendo e, por isso, continuarei sempre a trabalhar neste sentido com as populações e é ao lado das populações que faço o meu trabalho, na responsabilidade que eu assumo de serviço público. Aqueles que não o sabem fazer, lamento profundamente, mesmo quando vêm dizer que aquilo está bem, assumimos, e aquilo que está mal põe-se do outro lado, é profundamente lamentável que assim seja.

Senhor Presidente, peço desculpa, mas há determinadas situações que, para mim, têm de ser ditas como eu as entendo e a frontalidade é para mim uma questão central.

Nunca disse que os serviços estavam a correr bem, nunca disse que a Câmara Municipal, como alguns munícipes aqui o fizeram e como o disseram, nas reuniões públicas que fizemos terá pedido à empresa para fazer os serviços das praias e deixar de fazer os outros serviços. Naturalmente que isto são mensagens que circulam e quem as faz circular não sei, mas, naturalmente, que esta informação passa. Quem gere os transportes públicos são as empresas e são elas empresas que decidem a forma como põem os transportes a funcionar. Certo é que, em Setúbal, a empresa tem a responsabilidade de fazer o transporte dos munícipes, dos cidadãos nos circuitos que estão definidos e têm, também, a obrigação de apoiar o serviço das praias em Setúbal, é um compromisso. Também têm a responsabilidade de fazer os transportes escolares, estão tempos definidos para todas estas ações e a responsabilidade da gestão dos serviços de transportes é da empresa, não é da Câmara Municipal, nem tem a Câmara Municipal competência para interferir nessa matéria.

A Câmara Municipal tem a obrigação, o dever, como tem feito todas as semanas, de reunir com a empresa no sentido de continuar a exigir que se cumpra o que está no contrato, é o que a Câmara Municipal faz e, também, toma as posições públicas que muito bem entende na defesa dos interesses dos munícipes de Setúbal e em solidariedade com todos os munícipes da nossa região, que é a Área Metropolitana de Lisboa. Esta solidariedade é alargada a todos os municípios e a todos os Presidentes de Câmara que participam no Conselho Metropolitano, que é quem decide sobre tudo isto que tem vindo a acontecer.

A responsabilidade máxima está aí, naturalmente que todos os outros têm competências de responsabilidade, mas é neste quadro que temos de ver este problema. Como todos, creio eu, sabem que estamos perante problemas altamente complexos, tendo em conta o quadro internacional em que vivemos, quem não é capaz de perceber isto e só vê atribuir responsabilidades a este, àquele e a outros, desde que não sejam atribuídas a mim, naturalmente que é uma falsa questão e, do meu ponto de vista, é uma falta de dignidade política fazer afirmações como vi aqui hoje fazer-se.

**Presidente da Mesa** – Passo agora a palavra ao Sr. Primeiro-Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, ou aos restantes convidados, conforme entenderem a ordem das vossas intervenções. Dispõem de 45 minutos para fazerem as suas intervenções.

**Carlos Humberto (Primeiro-Secretário da AML)** — Propúnhamos que primeiro, o Sr. Presidente da TML respondesse ou eventualmente complementasse e depois eu diria algumas palavras no fim, no tempo que nos restar.

**Faustino Gomes (Presidente do Conselho de Administração da TML)** – Desde já agradecer a oportunidade de vir explicar o que aconteceu, mas mais importante que isso, o que está previsto para podermos resolver parte das situações.

Deixem-me dizer-vos aqui, uma coisa que disse em todas as intervenções que tive que fazer, quer internas, quer externas, a nossa principal preocupação é servir bem as pessoas e basta não estarmos a servir bem uma pessoa, para não estarmos descansados e sabemos que não estamos a servir bem as pessoas e essa é uma preocupação que está presente sempre na TML.

Neste momento, vivemos um novo ciclo, um ciclo de monitorizar, um ciclo de avaliar as soluções, um ciclo para corrigir e queremos entrar num ciclo de alguma estabilidade, porque só com essa estabilidade é que nos é possível depois fazer correções que podem parecer hoje necessárias, vou dar um exemplo, dois autocarros seguidos, provavelmente é algo que pode estar a acontecer, mas também pode estar a acontecer não por via, de estarem mal definidos os horários, mas por via de termos partidas atrasadas ou coisas desse género. Temos que ter alguma estabilidade e a estabilidade que temos que ter é para depois se poder fazer as soluções e são essas soluções que são necessárias assumir.

Neste momento, a nossa decisão é resolver e só depois comunicar as mais valias da Carris Metropolitana, que já as há, mas não estamos a usar esse argumento, porque a nossa preocupação é servir bem as pessoas e só depois de termos o conforto de sentirmos que estamos a servir bem as pessoas é que faz sentido falar daquilo que são outras coisas que hoje não estão a ser valorizadas.

É importante dizer que, neste momento, a Carris Metropolitana já tem uma grande procura, o número de passageiros já é superior àquilo que era transportado pelos TST em período homólogo em algumas das carreiras. Já temos uma maior procura, temos uma muito melhor frota, mas isso só se nota e só faz sentido quando não ficarem pessoas mal servidas e é esse o trabalho que temos de fazer neste momento. As razões do arranque com problemas, já aqui foram referidas e foi perguntado, mas como é que arrancaram? No essencial ninguém perguntou assim, mas a pergunta ficou no ar, como é que arrancaram? Primeiro havia o tal momento de 60 dias antes, que não foi acionado, mas, mesmo assim, não confiamos nisso e fomos verificar quais eram os aspetos críticos e se havia as chapas todas. Chapa é um termo técnico, perceber qual é o caminho, qual é o percurso que cada um dos motoristas tem que fazer e qual o motorista que está alocado a esse serviço.

Assim, fomos verificar todas as chapas, fomos verificar se havia todos os autocarros, o Rui esteve às quatro e meia da manhã a fazer a verificação das saídas dos primeiros autocarros. Fizemos essa verificação e objetivamente havia todos os meios, estes dois principalmente, porque são os meios fundamentais para se fazer a operação que tinha a ver com a existência de motoristas e, portanto, as chapas para fazer todos os serviços e a existência de autocarros.

O que é que aconteceu? Já aqui foi referido, no dia anterior tivemos a informação que os motoristas se recusavam a fazer parte do serviço, porque diziam não conhecer a oferta. É importante referir que a TML ainda não existia, foi criada em 2021, mas a Área Metropolitana de Lisboa teve o cuidado de no concurso garantir que nenhum motorista ou ninguém que pertencesse a uma empresa de transportes viesse a ser substituído por outro ou ficasse desempregado.

Todo o caderno de encargos e depois o contrato, já partia do princípio de que, e isso aconteceu nesta área em particular, todos os motoristas que estivessem alocados aos TST e quisessem mudar para a Alsa Todi, o pudessem fazer, porque sabíamos que vindo um novo operador, como veio a acontecer nesta área, algumas pessoas iriam para o desemprego e houve esse cuidado na Área Metropolitana, e é importante dizer isto. Agora tem consequências e tem consequências porquê? Porque no dia anterior estas mesmas pessoas estavam a fazer as ofertas dos TST e depois no dia a seguir tiveram que fazer as ofertas da Alsa Todi e é importante percebermos que há aqui um período em que esta mudança dos TST para a Alsa Todi, com garantia de encontrar essas pessoas e garantir emprego aos motoristas.

Este problema que entendemos que não era um problema, era uma vantagem, era uma grande vantagem do próprio concurso e objetivamente alguns dos motoristas disseram que não conheciam as rotas e que não as podiam fazer. Não estou a culpar os motoristas, longe disso, até porque os motoristas são a nossa primeira imagem, a primeira imagem da Alsa Todi, mas as pessoas não associam à Alsa Todi, associam à Carris Metropolitana e bem. Mas objetivamente o motorista é a nossa primeira imagem e queremos muitos motoristas e vou vos falar até daquilo que estamos a trabalhar, no sentido de que é um problema estrutural e como é que pensamos poder ajudar a resolver esse problema estrutural. Houve esta preocupação e seis dias depois, os motoristas disseram que não estavam em condições de fazer a nova oferta e foi necessário passar a fazer a oferta que os TST faziam anteriormente. Agora, como percebem, toda a programação que estava feita anteriormente era para a nova oferta, a oferta da Carris Metropolitana, e tivemos que passar para a oferta dos TST.

Naturalmente que as coisas não estavam programadas para fazer assim, tínhamos tudo preparado para fazer a oferta da Carris Metropolitana e houve aqui uma mudança. Foi perguntado, mas não havia motoristas? Havia motoristas, mas, como aqui foi dito, parte dos motoristas eram assegurados por uma subcontratação e durante o mês de junho essa subcontratação não se concretizou. Quando analisamos, no momento de arranque, a subcontratação estava assegurada e representava à volta de 22% daquilo que era a oferta e o próprio caderno de encargos previa esta subcontratação até um limite de 30% e, portanto, estava dentro do âmbito do contrato.

Este contrato, é importante dizer, que foi sujeito a visto do Tribunal de Contas, este contrato fez parte de um concurso público internacional e todos os passos foram verificados e foram validados por todas as Instituições que tinham que validar esse mesmo contrato. Aqui o que aconteceu foi que fomos surpreendidos por uma decisão e é importante, também, dizer que os motoristas não são responsabilidade da TML, os motoristas são responsabilidade do prestador de serviços. O que podemos

fazer é influenciar o prestador de serviços a determinadas coisas, mas não podemos substituir-nos ao prestador de serviços para ir contratar motoristas, não é esse o nosso trabalho, o nosso trabalho é controlar e gerir o contrato e exigir ao prestador de serviços que cumpra a oferta.

Não havendo motoristas, não há forma de pôr os autocarros na rua, portanto, isto é para perceberem qual é o enquadramento e não houve aqui um ato de grande voluntarismo da nossa parte em começar a oferta no dia 1 de junho, não foi nada disso, nós tínhamos todas as condições para começar, elas degradaram-se durante o mês de junho e, portanto, foi isso que aconteceu.

Olhando para o futuro, foi aqui referido, não posso precisar por quem, *“mas o contrato diz que têm 30 dias para fazer alterações e ajustes”*, pois era, se ficasse à espera ou se ficássemos à espera para fazer os ajustes ao fim de 30 dias, então sim, teríamos tido um grande problema. Estamos a fazer esses ajustes, temos estado a trabalhar, quer com o operador, mas também muito e principalmente com os municípios e no caso particular com Setúbal, na deteção daquilo que são os problemas e tentar encontrar soluções para cada um dos problemas.

Com essas soluções estamos perante uma, diria, quadratura do círculo, porque não havendo motoristas, não se podem meter novos autocarros. Havendo autocarros e não havendo motoristas, o autocarro não funciona e é necessário fazer escolhas e isso foi sendo feito, mas foi sendo sempre identificado com o Município de Setúbal, mas também o processo correu por todos os municípios e assim aquilo que eram as necessidades onde estavam a acontecer os principais problemas, Setúbal foi-nos avisando porque também tinham pessoas na rua. Para além das pessoas que temos na rua para fazer essa monitorização, foi-nos avisando e fomos fazendo acertos e só foi possível ir fazendo correções, porque não fomos ao estrito do contrato e aí também é importante dizer que a Alsa Todi teve essa flexibilidade, porque podia ter-nos dito, *“Não, nós não fazemos alterações, só fazemos alterações ao fim de 30 dias”*. Tinha essa capacidade, mas não o fez, e só foi possível ir fazendo as alterações, porque trabalhamos muito com os municípios, trabalhamos muito com este caso em particular em Setúbal.

Neste momento a oferta que está acordada com a Alsa Todi, é a oferta de 100% daquilo que está acordado no caderno de encargos, o que ficou acordado com a Alsa Todi corresponde quase integralmente aquilo que está no caderno de encargos, porque temos que guardar alguma margem para fazer as tais alterações que eventualmente se vão verificar quando começarmos a ter mais estabilidade. Vamos perceber que há zonas que ficaram menos bem servidas, apesar de termos feito um trabalho importante e é importante, também, perceberem que foi feito o desenho da rede que obedeceu a determinados critérios, os quais passavam, por exemplo, em perceber áreas do território que hoje não eram ou que antes não eram cobertas e tinham que ser cobertas, zonas pequenas, localidades acima de 50 pessoas, como os que faziam chegar à sede de concelho ou à sede da freguesia e esse trabalho foi todo feito em fase de preparação do caderno de encargos e isso estava refletido no caderno de encargos. Portanto, hoje acordado 100% da oferta, mas infelizmente ainda se verificam supressões, porque os motoristas estão *“à pele”*, o número de motoristas que hoje existem na Alsa Todi é o número de motoristas suficiente para fazer a operação, mas não é o número suficiente para fazer substituições e isso vai ser colmatado com as novas entradas que já estão, neste momento, contratadas.

Neste momento, existem dois processos de recrutamento na Alsa Todi, um processo de recrutamento orgânico, digamos assim, de motoristas portugueses, mas esse processo orgânico não é suficiente para atender às necessidades duma área como esta e, portanto, a Alsa Todi foi buscar um conjunto de motoristas a Cabo Verde e já cá estão. Já cá estão 51, eles têm contratados 75, e os 51 estão em processo de formação. Percebem que estes motoristas não podem chegar e pegar logo no autocarro, é necessário ter um processo de formação, é necessário fazer um processo de transferência de conhecimento, transferência de cultura para que eles possam ser integrados nesta oferta. Neste momento, eles estão a fazer formação, alguns deles estão a fazer formação mesmo no posto de trabalho, ou seja, alguns de vós, provavelmente, já viram que andam a funcionar alguns autocarros com 2 motoristas, com um motorista ao lado a verificar o que é que está a ser feito.

Relativamente a isto é importante perceberem que esse trabalho está a ser feito, agora, também sabemos que existe uma pressão muito grande sobre os motoristas atualmente, porque o número, como disse, é *“à pele”*, é o número necessário, mas não existem folgas, porque todas as folgas que existem estão a ser

usadas para termos menos número de supressões. No início chegámos a ter cerca de 400 a 500 supressões, neste momento os dados que temos são entre 50 a 60 supressões por dia e algumas supressões irão sempre acontecer, porque numa operação desta magnitude, quando o motorista adoece ou não avisa, não há capacidade de fazer a substituição imediata em todas as linhas, porque as linhas têm que ser conhecidas pelos motoristas e mesmo que haja motoristas de reserva, não há motoristas que conheçam todas as linhas e, portanto, algumas supressões irão sempre acontecer. O que temos que fazer é reduzir muito o número de supressões e esse trabalho está a ser feito e, como vos disse, neste momento, a informação que temos é que existem 50 a 60 supressões por dia e que resultam de horários que não são realizados e de linhas que não são realizadas.

Também foi aqui levantado o problema dos autocarros, é importante dizer que este concurso impunha condições para os autocarros atuais e as condições que queremos que os autocarros tenham, o que impacta na lotação dos autocarros. Podemos dizer que queremos que todos os autocarros, ou uma boa parte deles, tenham acesso para as cadeiras de rodas, mas ter um espaço para as cadeiras de rodas, implica retirar 4 a 6 lugares, o que tem impacto sobre a lotação dos autocarros. Não fazia sentido num concurso como este, não termos esse nível de exigência, como também não fazia sentido num concurso como este não termos exigência como tivemos no caderno de encargos, cuja idade média da frota, fosse uma idade média/baixa. Se tiverem recordação dos autocarros que estavam cá anteriormente, eles tinham uma idade média superior a 15 anos, neste momento e no caso particular deste Lote, a idade média dos autocarros foi, à data do início, de zero, ou seja, os autocarros eram todos novos.

Naturalmente, tendo falhado a oferta a funcionar nas condições que desejaríamos, não é algo que faça sentido estar a valorizar junto das pessoas, porque não é por isso que as pessoas se sentem mais confortáveis, mas às vezes não vão, e temos que resolver o problema do “às vezes não vão”, para podermos começar a valorizar a lógica de termos muito melhores condições para fazer o serviço.

Como já foi aqui referido no início, teve um momento para primeiro melhorarmos a repartição modal e, como vos disse, a própria procura já dá indicações de termos até procuras superiores àquilo que havia anteriormente, mas também houve a preocupação de que os próprios autocarros, para além de serem novos, todos eles muito mais caros. Neste caso particular, são todos novos os do Lote 4, na Área 4, com uma idade média muito menor, portanto, são todos Euro 6 e o próprio caderno de encargos impunha que uma percentagem de autocarros utilizasse um combustível não poluente e, no caso particular, são autocarros a gás.

Também foi trabalhado pela Área Metropolitana, juntamente com o Governo, no sentido de se abrir um concurso para reforçar a frota de autocarros não poluentes, esse concurso abriu, este prestador de serviços concorreu e ganhou e vamos reforçar essa frota também. É importante dizer que, de qualquer das formas, estamos a trabalhar, nomeadamente no que diz respeito às ligações a Lisboa, porque as ligações a Lisboa são feitas em autoestrada e implica que as pessoas tenham que estar todas sentadas. Estamos a trabalhar com o operador no sentido de reforçar a frota, nessa tipologia de veículos, porque não se vai a um stand e se compra um autocarro destes.

Um autocarro destes não está disponível e temos estado a trabalhar com a possibilidade de permitir que ele traga autocarros, não com KM 0, mas um autocarro já com alguma idade, o que implica que façamos uma validade jurídica, porque estamos a alterar algumas condições do contrato inicial e é necessário fazer essa validação jurídica e isso está em curso.

Relativamente às penalizações que foram aqui muito faladas, é importante dizer que estamos a trabalhar em duas frentes, a nossa e assumimos isto de forma muito clara, há uma frente operacional e há uma frente administrativa jurídica, estamos a pôr todo o esforço na frente operacional, mas não podemos esquecer a frente administrativa jurídica. Porque é que não podemos esquecer essa frente administrativa jurídica? Acho que foi no dia 6 ou dia 7 de junho, que informamos logo o operador das deficiências que estavam a ter e paulatinamente para cada uma das deficiências. Informamos o operador das evoluções que estão a ter relativamente a essas deficiências, para termos todos os instrumentos e podemos penalizar o operador se e quando isso se justificar.

Também temos um outro instrumento, que é o relatório trimestral, o qual é feito para fazer a avaliação. Se quisermos dois tipos de indicadores, um indicador tem a ver com os veículos, quilómetros realizados e foi levantada aqui a preocupação, mas estaremos a pagar os veículos em vazio. Não! O contrato não contempla o pagamento de veículos em vazio e se não estiver a transportar pessoas não é feito esse pagamento e aquelas questões de existirem autocarros a dizer “Fora de Serviço”, objetivamente haveria mais autocarros que deveriam dizer “Fora de Serviço”, porque o operador, fruto da forma como está também a atender a alguns dos pedidos que são feitos e que têm necessidade de corrigir determinadas debilidades que são determinadas na oferta, ele está a fazer reposicionamento de autocarros que com uma programação mais estável não era necessário fazer. Mas agora como estamos a exigir que ele faça determinadas ligações, as quais não estão encadeadas com as outras, que estava na sua própria programação, ele tem que fazer reposicionamento e ao fazer esse reposicionamento está a fazer ligações fora de serviço e é por isso que o número de autocarros a dizer “Fora de Serviço” é tão elevado. Não é bom para ninguém, não é bom para a imagem do sistema, porque as pessoas dizem “vai ali um autocarro fora de serviço e podia estar-nos a levar”. Não é bom para o operador e ele também não tem vantagem nenhuma em fazer isso, porque esses quilómetros de reposicionamento não lhe são pagos. Que não fique dúvidas nenhuma sobre isso, não são pagos, faz parte do contrato que é assim mesmo e estamos a trabalhar nestas duas frentes, na frente operacional, porque é isso que nos preocupa muito que é garantir a qualidade do serviço que queremos e isso é que impacta diretamente sobre as pessoas e não podemos nunca desacelerar. Também não poderíamos, porque depois poderíamos perder o timing correto de desacelerar na frente jurídica administrativa.

Foi aqui levantada a possibilidade de quebrarmos o contrato, “*vocês não estão a cumprir e vamos aqui rescindir o contrato*”. Não se rescinde um contrato destes de animo leve, porque rescindir um contrato destes era dizer ao operador que ele não pode sair, também não pode sair de todo, mas percebem a degradação da qualidade de serviço e que isso ocorreria, de qualquer das formas. É importante saberem que já sinalizamos essa possibilidade ao operador, reunimos com o representante do Conselho de Administração da Alsa, não o representante em Portugal, mas o representante da Alsa a nível internacional, reunimos com ele, fizemos sentir toda esta preocupação e dissemos que o próximo passo tinha que ser avaliado e que podia levar à rescisão. É importante dizer que não é o que queremos, porque isso é pior para as pessoas, porque todo o processo de mudança é um processo que vai ser muito penalizado e não é isso que queremos, mas é um caminho, não é o caminho que queremos, longe disso, o caminho que queremos é aquele que é a nossa aposta, neste momento, e que é melhorar a operacionalidade do serviço que temos neste momento e é isso que estamos a falar.

Deixem-me partilhar convosco algo e que é um problema estrutural, porque estamos a sentir nesta área, como estamos a sentir nas outras áreas, como está a sentir o Porto, como está a sentir a Carris, como estão a sentir as Câmaras Municipais no que diz respeito, por exemplo, aos motoristas associados aos serviços de recolha de lixo, onde existe, também, um problema de falta de motoristas que é um problema transversal ao país.

Sabemos, por exemplo, que existem países que têm feito colocações em Portugal no sentido, de levar, os nossos motoristas e esse é um problema estrutural, é um problema estrutural que se vai resolver, ou que se pode tentar resolver. Mais uma vez volto a dizer que a responsabilidade dos motoristas não é da TML, mas sabemos que o problema com os motoristas é um problema para os nossos passageiros e, por isso, temos a obrigação de acompanhar e tentar encontrar soluções e a solução passa muito por aquilo que chamamos de encontrar uma forma de ter uma maior dignificação da profissão.

Essa dignificação da profissão vai passar muito, já tivemos contactos com o Instituto de Emprego e Formação Profissional, temos reuniões marcadas com a ANTEC, que é quem pode fazer um curso certificado que faça parte do nosso cardápio, do nosso grupo de formações certificadas para que isso possa ajudar a que as pessoas sintam o reconhecimento da sua profissão. Estamos a trabalhar com o IMT, que é quem pode ajudar a determinar as condições de acesso à profissão e esse trabalho está a ser feito, porque sentimos que o nosso problema, neste momento, com os 51 motoristas que estão aí, com a entrada orgânica, o nosso problema com a Alsa Todi fica resolvido. Mas a pressão sobre aquele tipo de recursos humanos será sempre grande durante os 7 anos deste contrato e temos que encontrar formas de

tornar esta profissão melhor reconhecida pelas pessoas e tornar esta profissão mais atrativa e que as pessoas sintam que vale a pena ser motorista de autocarros e ser motorista dos autocarros da Carris Metropolitana. Esse trabalho está a ser feito e reparem que não me escudei aqui a dizer que ser motorista da Alsa Todi, ser motorista dos TST, porque, como vos disse, o motorista para nós é a imagem do serviço e a imagem que passamos para toda a Área Metropolitana é a imagem da Carris Metropolitana.

É importante referir que a imagem que passamos para toda a Área Metropolitana e, quando digo a imagem de toda a Área Metropolitana é porque, embora tenhamos quatro contratos, há uma imagem única, houve o cuidado que os horários fossem únicos com a mesma leitura e tudo isso é uma lógica de unicidade da oferta da Carris Metropolitana e não exclusivamente lote a lote como percebem, mas também por isso é que em tempos as pessoas diziam “*porque é que mudaram o nome das carreiras, as pessoas conheciam as carreiras*”. Havia várias carreiras n.º 1, havia várias carreiras n.º 2, mas as linhas têm que ser conhecidas pelas suas áreas e passou a ser identificado por cada uma das áreas com o 1.º dígito e há todo um trabalho que está por trás da forma como foi lançada a Carris Metropolitana que está aqui a aparecer neste momento. A informação ao público, temos estado a trabalhar muito, temos que perceber que há dois tipos de informação ao público, há a informação estática, a informação que tem que estar nas paragens, que se repararem e forem ver uma ou 2 paragens os horários não podem ser iguais, porque os horários estão a ser feitos paragem a paragem, ou seja, é um horário de passagem e não um horário de início da carreira algures, de 30 minutos atrás, é o horário de passagem e eles não podem ser iguais.

Quando passamos dessa paragem para outra, o horário já teve que ser atualizado com o tempo de percurso entre uma paragem e a outra, isto é muito bom para as pessoas, porque a leitura é muito mais simplificada. É muito complicado em termos de logística, porque cada horário é um horário único, que é colado em cada uma das paragens e esse é um processo que, neste momento, está a atingir algum nível de normalidade. Só para ficarem com uma ideia da dimensão, não é que esteja a usar isto como desculpa, porque não estamos a usar isto como desculpa, mas o número de paragens na Área Metropolitana, e estamos a falar próximo de 14 mil paragens. A Área Metropolitana tem cerca de 14 mil paragens, horário a horário de cada paragem individualizada, para ficarem com uma ideia da dimensão do que estamos a falar.

Para já, acho que respondi a boa parte das perguntas e também reservava algum tempo para depois podermos ainda a responder a outras perguntas que venham a surgir numa segunda ronda.

**Carlos Humberto (Primeiro-Secretário da AML)** — Procuraria responder mais às questões estratégicas e políticas que me foram dirigidas. Todo este esforço que foi referido e que foi feito pelos 18 municípios, pelos 18 Presidentes, pela Área Metropolitana, tem como objetivo, o que aqui foi referido várias vezes pelos vários deputados, ampliar o direito à mobilidade. Este direito à mobilidade, além de ser um direito constitucional, é o respeito pelas pessoas, pelos utentes dos transportes rodoviários de passageiros.

Quero-vos dizer que, primeiro, 50 a 60 supressões é aquilo que temos atualmente e é imenso, é inaceitável e não pode ficar por aqui. Disse que houve reduções em relação às cerca de 400 ou 500 que havia, mas isto é inaceitável, continua a ser inaceitável e prejudica, fundamentalmente, os utentes dos transportes, mas isto para nós, e falo por mim, é angústia, é desgosto, é problema e quero-vos dizer que não durmo descansado.

Segunda questão, diretamente como me foi perguntado, se eu concordava com o modelo, concordo com o modelo, propus e votei favoravelmente este modelo na Comissão Executiva, posteriormente, em nome da Comissão Executiva propomos ao Conselho Metropolitano que votasse favoravelmente o modelo, não pode haver dúvidas que concordo com o modelo.

Quanto à solução, integralmente pública e proposta pelo PCP, na resposta geral enquanto Secretário da Área Metropolitana não me pronuncio sobre as propostas dos partidos políticos, nem do PCP, nem de nenhum outro partido, não me pronuncio publicamente.

Como aqui foi dito, fui Presidente de uma Câmara durante 12 anos, a qual tinha transportes públicos internalizados.

Este caderno de encargos, é um caderno de encargos de uma primeira geração, nunca tinha sido feito em Portugal, é o maior caderno de encargos do país. Para que os senhores e senhoras deputadas tenham presentes, este caderno de encargos prevê que o Lote mais pequeno é maior do que tudo o que foi posto a concurso na Área Metropolitana do Porto, só para termos a dimensão daquilo que estamos a conversar. Foi visto, como aqui foi dito, pela Autoridade de Mobilidade e Transportes, pelo Tribunal de Contas que foi um concurso sem conflituosidade jurídica. São pouquíssimos os concursos que chegaram até ao fim, até agora em Portugal, e quando decidimos aqui neste Lote, que é expressamente este Lote que estamos a falar, se havia condições e meios para entrar em funcionamento, havia! Como é evidente não podíamos permitir que entrasse em funcionamento se não houvesse esses meios e nem o acordo dos Presidentes de Câmara.

Houve o acordo dos Presidentes de Câmara para entrar em funcionamento, porque quando digo que havia meios, não é que faltasse algo e que tivesse tudo impecável, mas as duas questões centrais, que eram as viaturas e os motoristas, havia, como já aqui explicitiei e como aqui o Eng. Faustino também explicou. Sobre os trabalhadores, estamos todos de acordo, penso que todos os deputados e deputadas que intervieram sobre esta matéria, parece-me que, aparentemente, estamos todos de acordo.

Os trabalhadores dos transportes coletivos de passageiros, não têm as condições de trabalho razoáveis ou boas, têm baixos salários, têm horários muito difíceis de compatibilizar com a vida familiar, é um problema sério destes trabalhadores. Digo-vos mais, porque não sei se ficou bem patente nas intervenções que fiz, ou o Eng. Faustino, este é um problema mais geral, não nos escondamos à volta dos problemas mais gerais, este é um problema de carácter nacional.

Não são as empresas da Área Metropolitana de Lisboa que estão com este problema, são as empresas rodoviárias que estão, são a generalidade do poder local que está e são outras entidades de carácter público ou privado que estão com este problema. E este é um problema sério que é preciso todos encontramos soluções, não apenas para os Lotes da Área Metropolitana de Lisboa, mas para a situação do transporte e da mobilidade, no caso rodoviário, do país. Um problema seríssimo, na minha opinião, e que tem que ser visto do ponto de vista de médio/longo prazo. Há um conjunto de condicionalismos, além destas questões salariais, condições de vida, etc., de questões formais e legais que é preciso trabalharmos. Outro comentário que gostava de ver aqui convosco, foi aqui referido o financiamento, dizer-vos que o transporte rodoviário que temos, de grosso modo, tem valores à volta dos 180 milhões de euros, dos 200 milhões de euros ao ano.

A maior parte da receita vem dos utilizadores do transporte rodoviário, depois há uma parte da verba que vem de uma verba que o Estado deu, aprovada em Orçamento de Estado todos os anos, que é aquilo que se chama o PART - Programa de Apoio à Redução Tarifária. Esta verba são 90 milhões para a Área Metropolitana, não é para os transportes rodoviários, é para o sistema de transportes da Área Metropolitana de Lisboa, para os transportes rodoviários há de vir uma pequena parte.

Depois, foi aqui referenciada, as verbas que os 18 municípios da Área Metropolitana põem são 32 milhões de euros para o sistema, mas destes 32 milhões de euros, 18 milhões de euros é para a redução tarifária que são 20% daquilo que o Estado põe. Isto quer dizer que se utilizássemos esta verba dos municípios, para além daquilo que são os 18 milhões, que estão a pôr para o sistema rodoviário, e a verba não é para isso, podia ser 5, 6% daquilo que é o funcionamento dos transportes rodoviários de passageiros.

Última questão da minha parte nesta fase da minha intervenção, se tiver oportunidade direi outras coisas, mas se não tiver fico por aqui. Houve aqui um problema que vários senhores deputados e até algumas pessoas do público disseram, e têm toda a razão, e que é um problema que é preciso ponderarmos e que é muito, muito difícil de encontrarmos solução, que é o problema da descredibilização do transporte coletivo, do transporte público de passageiros.

Quero-vos dizer que este arranque do processo, aqui na Margem Sul, tanto neste Lote, como no Lote da Área 3, Almada, Seixal e Sesimbra não ajuda a credibilizar, pelo contrário, ajuda a descredibilizar. É um problema, é uma questão que todos temos que perceber e que cada um assuma o que eu vou dizer da forma que entender. Este é um grande desafio dos municípios e todas as ações que tomarmos, todas as ações que desenvolvermos têm que, também, de ter em conta se essa ação credibiliza ou descredibiliza o sistema.

**Presidente da Mesa** – Neste momento estão usados 52 minutos dos 60 destinados à AML. Agora temos tempo disponível nas bancadas e julgo que o essencial das questões e das interpelações terá sido colocado e o essencial das respostas também terá sido dado. Difícil será colocar questões fora do quadro dos problemas que estão identificados e que todos conhecemos e também as respostas que há a dar às soluções que há a encontrar, também, dificilmente são outras das já referenciadas.

Está na disponibilidade dos senhores deputados. Recordo que esta assembleia, naturalmente, tem este primeiro ponto e tem mais 5 pontos, temos que deliberar hoje, decidir hoje e fica à vossa consideração a gestão dos tempos de que ainda dispõem, mas claro que estão determinados e poderão ainda usá-los.

**Manuel Fernandes (PS)** – Tenho aqui algumas questões que são pertinentes, algumas que já trazia e outras que fiquei depois das intervenções dos nossos convidados.

Em primeiro lugar começaria por dizer, foi aqui referido que não se é sério na política quando se fazem determinadas afirmações nesta casa que não nos são convenientes, não se é sério na política quando se é decisor político e se encabeça manifestações em responsabilidade daquilo que ao próprio decisor político compete resolver, isso é que não é ser sério, na política.

Depois, gostava de dizer que muitas das preocupações dos cidadãos que aqui nos trouxeram, são preocupações que o próprio executivo municipal já tinha conhecimento desde o dia 1 de junho, para apenas recuar ao tempo em que entrou em vigor este modelo de gestão dos serviços públicos de transporte, porque há muito que já estão identificados, determinados os problemas e que nunca tiveram resolução.

Hoje foram aqui mencionados a falta de iluminação pública, o problema da segurança rodoviária, o problema das paragens que não têm abrigos, o problema da proximidade da faixa de rodagem em que os utentes têm que aguardar pelas carreiras, são problemas que estavam identificados há muito e há muito que estavam referidos, nomeadamente pelo próprio Partido Socialista, mas que o executivo nunca encarou verdadeiramente estes problemas e agora optou por uma manifestação. Os problemas continuam, a manifestação está feita, fez-se um número político, isto é que não é ser se sério na política. Não era isto que eu trazia para dizer, mas depois das intervenções que aqui foram referidas entendi que deveria começar por aqui.

Os nossos convidados trouxeram-nos aqui algumas preocupações e pensava que nos traziam aqui algumas respostas. Sinceramente, saio daqui, se nada acontecer e como os senhores ainda cá estão poderão, obviamente, melhorar a vossa intervenção, mas com aquilo que foi dito não saio daqui mais informado e mais confortável. Depois de ter ouvido algumas afirmações que aqui ouvi, nomeadamente, do Sr. Carlos Humberto que referiu que os serviços agora já estão a melhorar e por isso há aqui uma evolução positiva do serviço, porque eles estão a melhorar.

O Eng. Faustino disse-nos e a frase é esta *“o número de motoristas é o suficiente para fazer a operação”*, infelizmente chegaram à minha mão algumas chapas dos motoristas e posso citar que muitas destas chapas ultrapassam as 11 horas diárias de laboração, estamos a falar de motoristas de transportes públicos em que são regulados, antes de mais, pelo Contrato Coletivo de Trabalho, é a primeira coisa que os coordena em termos de laboração, em segundo lugar pela Lei Portuguesa, pela Legislação e em terceiro lugar pela Diretiva Comunitária que regula o transporte de serviço público em toda a União Europeia. Qualquer uma destas chapas que tenho em meu poder, estamos a falar em 11 horas, 13 e 25 horas de serviço, 11 horas e 43 de serviço, 11 horas e 37 serviço, 11 horas e 31 de serviço, enfim, poderia ir por aqui a fora até chegar a uma que ultrapassasse até as 14 horas. Estamos a falar em que triplica o tempo legal que um motorista tem para exercer a sua profissão de motorista de transporte público. Isto quer dizer que se os motoristas que estão atualmente, para o Sr. Eng. Faustino, são suficientes, eu diria que são suficientes, desde que sejam ilegais perante a União Europeia, perante a Legislação Portuguesa e perante o Contrato Coletivo que está assinado. Isto não é de todo algum conforto que nos possa dar a nós e aos ouvintes que estão em casa a ouvir aquilo que são as explicações que têm para dar, porque a profissão de motorista, como disse e bem, tem que ser dignificada. É verdade que a profissão tem que ser dignificada, mas aquilo que nos tem chegado aos ouvidos, nomeadamente à bancada do Partido Socialista, é que os

trabalhadores para fazerem essas 14 horas de serviço, 11 horas de serviço, 13 horas de serviço, são pressionados pelas chefias da Alsa Todi para que essas horas sejam feitas para tentar responder às solicitações do serviço que foram contratualizados.

Isto não é dignificar a profissão de motorista, antes pelo contrário, isto é atirar os motoristas da empresa Alsa Todi para fora, porque é exatamente isso que tem estado a acontecer. Ainda a semana passada houve motoristas que abandonaram a Alsa Todi e não é porque vão ganhar mais para outras empresas, porque o contrato original que foi assinado, o contrato coletivo de trabalho com a ANTROP, é um contrato vertical. Isso quer dizer que é uma referência para todos os contratos coletivos de trabalho das outras empresas, ainda que exista 2, 3€ para baixo, 2, 3€ para cima, em termos de grelha salarial, existe algumas compensações, nomeadamente no seguro de saúde ou no subsídio de alimentação.

Nada disto é argumento para que os motoristas saiam da Alsa Todi para irem trabalhar para outras empresas, eles saem da Alsa Todi e vão trabalhar para outras empresas, nomeadamente, a ARRIVA ou para os TST, porque nessas empresas não sofrem essas pressões para fazerem 14 horas de trabalho. Não sofrem essas pressões para fazerem 11 horas de trabalho, para violar a lei, para se colocarem em risco a eles e as suas famílias e as famílias dos utentes destes transportes públicos, para se colocarem em risco os condutores que utilizam a mesma faixa de rodagem. Isto é que é um problema que deveria ter sido identificado e que não ouvi aqui ser referido, não ouvi aqui referir esta preocupação. Os motoristas têm um problema que está identificado, mas quanto a este problema ainda não obtive aqui nenhuma resposta que viesse ao encontro deste problema.

Efetivamente, é um problema de falta de motoristas, desde logo, porque a carreira de motorista não é nada atrativa, estamos a falar de um salário de início da carreira, da admissão, desde que seja um agente único, porque o agente único tem que ter dois trabalhos, tem que ter o trabalho de cobrador e tem que ter o trabalho de motorista e começa com 942€ de base, ao fim de 23 anos de carreira está no topo da carreira e ganha mais 150€, ou seja 1.091€, é óbvio que não é dignificante para nenhum motorista. Raro é o profissional que gostaria de se ver numa situação em que, ao fim de 23 anos, via a sua remuneração crescer 150€, face à responsabilidade e à experiência que tem. Obviamente que esta situação não é dignificante para a vida de um motorista.

Temos aqui vários problemas em mão e o que esperávamos era que ouvíssemos, da parte dos responsáveis da AML e da TML, algumas respostas para estes problemas que têm uma profundidade maior e outros, como por exemplo, a organização da frota. É bastante usual ouvirmos afirmações dos profissionais da Alsa Todi e outros referirem o facto de que a tipologia dos próprios veículos não está adequada aos percursos que eles próprios fazem, por exemplo, Lisboa-Setúbal e Setúbal-Lisboa.

A tipologia destes veículos não permite que os utentes desses serviços façam a viagem de pé e o que acontece é que a limitação dessas viaturas obriga a que os utentes fiquem nas paragens, porque não podem ir de pé. Ficam nas paragens logo na segunda, porque eles saem cheios na primeira e isto é um problema de organização, é verdade que depois vêm aqui dizer que veem algumas carreiras vazias, é claro que há umas carreiras vazias, porque elas fazem falta nos percursos onde elas deveriam permitir um maior número de utentes e não o têm e isto também é um problema de organização e esse problema é interno. Esse problema não vi aqui referido, mas é um problema que é identificado e que é diário, é um problema que não vem sido referido como preocupante, sendo que estamos a falar de organização interna de uma empresa.

Compete ou não às autoridades chamar a atenção para estas violações de horário feitas pelos motoristas? Sim compete, compete à ACT agir. Compete e não compete a vossas excelências interferirem também no processo e dizer que há um perigo e há algo que deve ser feito ao nível da organização interna da empresa, que deve ser melhorado no sentido de dar resposta aos utentes. Há aqui muita coisa que pode ser feita e nada disto, às vezes, depende da quantidade de motoristas que se vai buscar a outros lados. É verdade que faltam motoristas, mas para compensar essa falta de motoristas deve-se, antes de mais, começar a organizar a casa por dentro e parece-me a mim que não está organizada.

Vou concluir, a falta de tempo também não permite avançar muito mais.

O mal-estar que está instalado entre os profissionais da Alsa Todi e o poder de decisão da empresa, que toda a gente já se apercebeu, é que estamos à beira de um possível conflito laboral da empresa, esse conflito laboral poder-nos-á trazer problemas acrescidos, nomeadamente greve. Estamos-nos a aproximar da época natalícia e é sabido que muitos trabalhadores da Alsa Todi em plenário já tenham dito, e isto é público e já vi também na imprensa, que o caminho é a greve, porque já perceberam que não há soluções. Ora, depois das intervenções que Vossas Excelências aqui trouxeram, começo a acreditar que os trabalhadores possivelmente, infelizmente, terão razão, porque a única possibilidade será a greve. Eu não quero de forma alguma incentivar aqui ninguém para ir para uma greve, não é isso que me traz aqui a esta casa, antes pelo contrário, agora, enquanto não houver respostas para os trabalhadores, enquanto não houver respostas para um serviço público que não está a ser prestado, penso que há aqui preocupações que nos podem levar a pensar que um conflito laboral só leva a que os conflitos se agudizem e o serviço se degrade ainda mais.

Para terminar, é conhecida a quantidade de motoristas que vêm nomeadamente de Cabo Verde, ao abrigo do protocolo dos PALOPS, veem alguns motoristas oriundos de outros países, mas é sabido que esses motoristas têm, à partida, uma primeira fase de integração, três meses de acolhimento e alguns deles. Segundo a informação que disponho, é que chegam a ir 10 motoristas, 10 trabalhadores viver para a mesma casa durante três meses, não são condições, obviamente de acolhimento para trabalhadores que vêm de outros países para vir trabalhar aqui. Ao fim de três meses, esses mesmos trabalhadores vão ter que, permitam-me o termo, de se desenrascar e arranjar casa própria arrendada ou adquirir casa.

Estamos numa zona onde os preços da habitação não são sequer compagináveis com os salários que estes trabalhadores auferem, portanto, daqui por três meses estes trabalhadores vão ter a formação completa, mas possivelmente vão ter que regressar aos seus países, porque não vão ter condições para continuar a trabalhar no nosso país.

**Paula Soeiro (PSD)** – Objetivamente resulta da explicação do Sr. Presidente da Administração da TML, Eng.º Faustino Gomes, que, nestes cinco meses, o controlo e gestão do contrato foi feito de modo pedonal, ou seja, pé ante pé, com o receio de que se descubra que em qualquer momento toda a Área Metropolitana de Lisboa possa ficar apeada. Porque, se o contrato internacional deve ter sido excelentemente bem desenhado, mas não tem correspondência efetiva naquilo que é a qualidade do serviço que cobre a Área Metropolitana e, em concreto aqui a Zona 4, considero que a TML, que é uma empresa da AML, deveria fazer o controlo e gestão de um contrato, mas o que parece é que usa os seus meios para, aparentemente, fazer a gestão daquilo que são as empresas dos operadores.

Perguntamos novamente, para além das reclamações dos utentes, das partilhas nas reuniões com o município, para além da verificação das chapas que aconteceram, pelos vistos no início do funcionamento da concessão, que procedimentos regulares da TML permitem medir o cumprimento do contrato? Não será somente o número de supressão de chapas ou carreiras, foi o indicador que aqui nos deram que reduziu só para 10%?

Quantas, quando, quais foram identificadas como incumprimentos por parte dos operadores? Essas faltas que consequências tiveram? Existem menos carreiras, o que é que se pretende fazer?

Foram elencadas um conjunto de questões, não eram muitas, da nossa bancada foram cinco e não foram respondidas.

Senhor Primeiro-Secretário, Carlos Humberto, este é efetivamente um projeto dos municípios, também financiado pelo Governo Central, do Estado Central, por isso não podemos ficar tranquilos, se afirma que passados cinco meses continua a TML, somente, numa dimensão operacional, quando a AML, que Vossa Excelência é o seu Primeiro-Secretário, foi mandatada pelos municípios para serem o garante de um serviço de transporte público de qualidade.

Sim, pede-se, também, que exerça a dimensão administrativa e jurídica, porque se não eram conhecedores antes, pelo menos com os testemunhos desta Assembleia Municipal são, neste momento, conhecedores de irregularidades diversas e é isto que se pretende.

**Flávio Lança (IL)** – Após ter ouvido alguns discursos tenho de dizer que a Iniciativa Liberal vai continuar a defender os munícipes de Setúbal em todas as matérias. Aceitamos que no início da operação poderia ter havido problemas, e existiram, estivemos atentos e demos algumas notas, mas após seis meses do início da operação não percebemos, nem podemos aceitar que existam os mesmos problemas. Como é que é possível ainda existirem horários anunciados que não são cumpridos? Publiquem apenas os horários das carreiras que se vão realizar.

Senhor Presidente, dirijo-me assim, porque fez aqui alguns comentários, de que estamos todos unidos para que os munícipes de Setúbal possam usar os transportes sem problemas, obviamente, mas em vez de dizer que existem circunstâncias, que a conjuntura, que quem esteve envolvido nos contratos sabe, concretize e dê-nos argumentos.

Gostaria de questionar a TML e a AML, se passaram a responsabilidade que têm ao Sr. Presidente, uma vez que foi indicado pelo próprio Sr. Presidente em assembleia anterior, que seriam as vossas entidades, as entidades responsáveis pela operação, mas é o Sr. Presidente que faz o esforço de reunir diariamente com a Alsa Todi. Afinal, quem é que tem a obrigação de resolver os problemas? A quem nos devemos dirigir? Esta é uma questão que fica aqui.

Senhor Presidente, não percebo como é que alguém que reúne diariamente com a Alsa Todi, organiza manifestações contra a Alsa Todi, para mim confesso que é uma relação estranha.

Caros representantes da AML, como já devem ter percebido pela minha intervenção anterior, que represento a posição da Iniciativa Liberal, apesar de reconhecer que a história é importante para não se repetirem os mesmos erros do passado, e o que queremos são soluções e respostas para os problemas de hoje e a seu tempo avaliaremos a história.

Parece-nos que a situação dos transportes está longe de estar resolvida e há problemas concretos que merecem um esclarecimento sobre o que está a ser feito, apenas com o objetivo de começarmos a ter uma melhoria visível nos transportes. Há aqui três pontos que me parecem claros e que têm que ser resolvidos, um deles é os recursos humanos, o outro são os horários e depois os equipamentos, os quais tenho dúvidas que existam em número suficiente.

Nos recursos humanos, o caro deputado do PS já comentou um conjunto de temas que também tinha todo o gosto em comentar, mas falo aqui sobre o tema das chapas e acrescento aqui alguns exemplos, tive conhecimento que as chapas são entregues diariamente aos motoristas, como é que alguém consegue gerir a sua vida familiar recebendo uma chapa 12 horas, 13 horas, com filhos para ir buscar, como é que isto é possível? Como é que não há insatisfação nestes motoristas! Acho que isto é complicado e, também, deveríamos chegar aqui ao bom senso. Hoje numa carreira de Lisboa, também sou utilizador dos transportes públicos e também tenho o passe navegante, o motorista parou na bomba de combustível para ir à casa de banho, é esta a qualidade de serviço que queremos prestar aos munícipes de Setúbal? Deixo aqui esta questão no ar.

Relativamente aos horários, acho que é muito importante que os horários sejam fixados, mas os que se vão realizar. Há muitas pessoas que vão para a paragem e ficam 2 horas à espera e depois vão buscar o carro para ir trabalhar, para ir estudar e isto é inadmissível.

Passados quase seis meses há uma coisa que não consigo mesmo entender, porque é que Setúbal ficou nesta situação? Porque é que não temos paragens com tempo real, utilizando os sistemas eletrónicos?

Há bocado referiu que havia 14 mil paragens, se tivermos que mudar os horários, vamos ter pessoas a ir com os papelinhos mudar as paragens todas? Acho que isto é incompreensível nos dias de hoje e com a tecnologia que já se usa há mais tempo em Lisboa. O número de autocarros, desconheço bastante a situação, mas tenho ideia que há muitos poucos autocarros elétricos a circular em Lisboa e que há bastantes a gás, gostaria de perceber se existem efetivamente em número suficiente, uma vez que foi referido que aumentou a procura.

**Luís Custódio (Presidente da Junta de Freguesia de Gâmbia-Pontes-Alto da Guerra)** – Tenho algumas questões que julgo serem importantes. Muita coisa já foi dita, mas vou adiantar aqui algumas questões que penso que são importantes, porque até se falou aqui na questão dos presidentes de junta. Dizer que fizemos algumas dezenas de reuniões entre os Presidente de Junta de Freguesia, a Câmara Municipal e a

Carris Metropolitana e também fomos entregar o manifesto à Alsa Todi, sempre com a promessa que na semana a seguir o problema estaria resolvido. No início de setembro fomos entregar o manifesto à Alsa Todi e o que aconteceu foi que houve uma garantia da parte da empresa que tudo estava a ser programado com todos os pormenores para que quando começasse o ano letivo nada falhasse.

É verdade que tive oportunidade de dizer ao administrador, que estava em Portugal, que não acreditava naquilo que estava a dizer, fizemos-lhe uma proposta séria, que a empresa não quis aceitar, que era apresentar a quantidade suficiente com a quantidade que tinha de motoristas naquela altura e quais eram os serviços efetivos que conseguiam fazer. Ele disse que, na próxima semana, conseguiam fazer os serviços. Esta empresa não é credível, esta administração não tem condições para levar este projeto para a frente e é bom que tenhamos essa noção.

Não acredito que nenhum motorista da Alsa Todi, só se foi a alguns que tenham vindo de outras empresas, que ganhem os ordenados que o Manuel Fernandes disse, não acredito, até porque o que se ouve dizer é que é menos.

Que, também, esse estender de horários, muitas das vezes há períodos que os autocarros estão parados e que os trabalhadores não recebem horas extraordinárias. Agora, o que acontece aqui é que este Conselho de Administração não tem competência para estar à frente de uma estrutura destas, tenho grandes dificuldades em conseguir perceber como é que uma empresa de nível internacional, que é cotada em bolsa, que recentemente concorreu, também, aos Transportes Metropolitanos do Porto e que ganhou lá uma concessão, trabalhe desta forma, isto é inadmissível! É verdade, que nos últimos dias há mais autocarros, é verdade, mas é verdade, também, que há uma grande desarticulação e que se esta empresa não mudar de postura com a programação de trabalho, nunca vai conseguir ter os serviços aferidos.

Em qualquer empresa de transporte o que acontece é que os trabalhadores não recebem a chapa no dia, os trabalhadores têm uma rota fixa, que é isso que dá a garantia a que o serviço seja bem prestado, e esta empresa não faz isso, talvez por dificuldade da falta de profissionais. A chapa é apresentada no próprio dia e um dia, se for preciso, vão para Lisboa, outro dia vão para Águas de Moura, outro dia vão para o Montijo. Esta não é a forma de resolver o problema, as pessoas têm vida, os motoristas têm vida, se querem ter motoristas com qualidade, eles têm que ter rotas, não quer dizer que não se possa alterar uma vez ou outra por necessidade, por falta de alguém, se alguém adoecer, mas as pessoas que vão fazer essas substituições têm que estar preparadas e esta empresa não está a fazer isso.

Compreendo perfeitamente os responsáveis dos transportes metropolitanos, não é fácil substituir uma empresa desta dimensão, mas deixo aqui esta questão, acho que a única solução passa por este serviço, mais tarde, ser um serviço público e os transportes metropolitanos têm que começar a trabalhar no sentido de isto ser gerido por viaturas da própria TML. Sabemos que pode demorar algum tempo, mas com as empresas privadas a pagar salários miseráveis e com gestores com esta mentalidade, ou sem terem conhecimento daquilo que deve ser o serviço, nunca vamos conseguir os objetivos pretendidos, o que é uma pena. Porque não é só para Setúbal, isto é para a Área Metropolitana de Lisboa, envolve milhões de pessoas e necessitamos de tirar viaturas de circulação. Sabemos o que é que está a acontecer ao clima e isto tem que ser gerido de uma forma muito profissional para que as pessoas se sintam confortáveis.

Há motoristas que não sabem onde é que podem parar, passam por paragens e não param, depois aparecem 3, 4 autocarros de seguida, todos nós sabemos que não é só na questão dos motoristas é em muitas questões, o nosso país está a passar uma grande dificuldade em termos de mão de obra, mas esta empresa nem que tenha 20 motoristas a mais, nunca vai conseguir cumprir os 100% daquilo que está contratualizado.

**Nuno Carvalho (PSD)** – Não vou acrescentar muito mais, vou deixar aqui um anseio ou um desejo no que diz respeito aquilo que acho que todos queremos, que é perceber como é que se vai concretizar a solução, e não levem a mal, mas não conseguimos perceber solução.

A verdade é que, neste momento, o anseio que existe da parte de todos, e ouvimos aqui testemunhos em primeira mão, até do senhor deputado municipal Flávio Lança, é que o tempo dos utentes não é

respeitado. Isto afeta brutalmente a confiança no sistema e a única coisa que pode ajudar a modificar isso é se conseguirmos perceber que sai daqui uma construção.

Qual foi o grande sucesso quando se ergueu este grande sistema? Essencialmente, uma certa unanimidade política, algumas dicas partidárias que iam aparecendo aqui e acolá, a verdade é que ninguém queria verdadeiramente estar contra isto ou falar mal, podia-se dizer que o sistema está mais para ali, mais para lá, mais para a esquerda, mais para a direita, mas todos são a favor deste sistema. Agora, ele tem que funcionar, ele tem verdadeiramente que funcionar, ainda que consiga compreender a necessidade de relatar aqui o diagnóstico, mas estamos perante uma Assembleia Municipal e isto pode ser uma boa oportunidade para voltar a ganhar confiança de que este sistema vai funcionar.

Podemos ser, e permitam-me aqui a sugestão, mais curtos na explicação, mais objetivos e, acima de tudo, perceber o planeamento para começar a funcionar e que seja um planeamento que seja cumprido.

Há outro aspeto, aliás dois, que gostaria de salientar. Um primeiro, se consideram que, de facto, o que aqui pode estar na origem de uma forma de concurso público em que, por ser concorrencial como é, se calhar, não ter sido a primeira experiência não estabeleceu os parâmetros necessários do ponto de vista de exigência, se calhar, o preço pesou demais, enfim, acontece, às vezes o preço pesar demais e esquecer-se de outro tipo de situações.

Agora, se este concurso público na sua origem foi bem lançado ou se fosse lançado, outra vez, seria da mesma maneira ou se havia algo que deveria ter sido alterado? É uma coisa clara que temos que compreender, a empresa não está a violar o contrato, as falhas que aqui estão não são suficientes para violar o contrato, e expliquem-me, não acham que é melhor tratar imediatamente esse assunto para restabelecer a confiança? Porque senão a próxima empresa que entrar, a primeira vez que falhe vai levar com a marca Carris em cima, que é uma marca profundamente afetada neste momento.

A questão que falava há pouco o Sr. Presidente do Conselho de Administração, o Sr. Presidente da TML, sobre os motoristas serem o rosto da Carris, isto é a Carris, o próximo operador que entrar vai ter menos margem para falhar e quanto mais este operador continuar, acho que estão a ver para onde a coisa está a ir, a solução tem que ser apresentada aqui. O que vai acontecer é que, tal como já ouvimos o Sr. Presidente de Junta, já ouvimos o senhor deputado do Partido Socialista, da IL, é unânime que não acreditamos no sistema agora, é unânime que não estamos a acreditar para o futuro e isto é dramático. Isto foi vendido como uma grande vitória de mobilidade, como a grande vitória do rendimento, como a grande vitória dos diferentes partidos, mas o que é, neste momento, é um grande falhanço e não vale a pena acharmos que é um falhanço de A, B ou C, é um falhanço ao qual esta região não se pode dar ao luxo, tão simples quanto isto.

Quando as pessoas se mudaram de casa, de casa de Lisboa para Setúbal ou para outros sítios, a confiar que este sistema ia funcionar para irem para os seus trabalhos, não nos podemos dar ao luxo que ele falhe, pura e simplesmente e faço o apelo para que se concentrem nesta intervenção para voltar a dar confiança, porque o que aqui está refletido é, de facto, algo, que não é só apenas as palavras dos deputados municipais, são as palavras dos vossos utentes.

Mais uma questão que creio ser importante salientar, o facto de termos aqui uma mera referência pode, porventura, não alterar para o futuro, o facto, de termos um programa que é financiado com uma medida ambiental e não ter havido um critério ambiental no lançamento deste concurso?

**Faustino Gomes (Presidente do Conselho de Administração da TML) – Houve.**

**Nuno Carvalho (PSD) – Houve?** Em que percentagem? Seria importante perceber. E se voltar a ser lançado o concurso, essa percentagem pode aumentar ou não? Creio que isto hoje é mais importante do que quando foi lançado.

A última questão é um pedido que faço ao Sr. Presidente da Assembleia Municipal, o que aqui foi relatado por parte do senhor deputado municipal Manuel Fernandes, uma vez lavrada a ata, ou quando assim o entender, seja entregue à ACT e outras entidades, porque estes relatos são graves e, tal como disse o deputado Manuel Fernandes, e bem, as entidades com competência devem atuar. O que aqui foi dito é extremamente grave e creio que não deve ser só o Grupo Municipal do PSD a ter que se sentir na

obrigação de atuar, creio que deve ser a Assembleia Municipal. Não temos que exigir a nenhum deputado municipal para se munir de documentos, face aquilo que está a dizer, porque todos aqui temos a sua boa fé, agora o que é dito é público, é lavrada uma ata e o que aqui foi dito é grave, porque tal como disse o senhor deputado Manuel Fernandes, não cumpre com a lei. Não cumprindo, eu não tinha conhecimento destes casos e agora tenho, todos nós temos obrigação de isto ser encaminhado para quem deve fiscalizar, não nos podemos esquecer dessa matéria.

Não compete a esta Assembleia Municipal e a ninguém, dos que estão aqui presentes, aferir sobre o que aqui foi dito, mas compete a esta Assembleia Municipal e a todos os que aqui estão presentes, garantir que o que aqui foi dito, se é assim, seja encaminhado para quem deve atuar. Isso é fundamental e é o apelo que faço ao Sr. Presidente. Até pode esclarecer se, se sente nessa mesma incumbência, por assim dizer, porque o Grupo Municipal do PSD sente-se, como é óbvio.

**Presidente da Mesa** – Não me pesa essa incumbência, porque certamente, o senhor deputado Manuel Fernandes, como sindicalista, obteve as informações dos sindicatos, eles próprios que são as entidades competentes para fazerem as denúncias e as queixas à ACT, que certamente a esta hora já as terão feito.

**Luis Leitão (CDU)** – Acho que há coisas aqui que vieram para cima da mesa e que, muito sinceramente, ultrapassam e extravasam até esta discussão que estamos aqui a ter. Ultrapassam e extravasam de duas formas, não se concorda com manifestações feitas contra a Alsa Todi, mas diz-se e afirma-se que as chefias estão a ordenar os trabalhadores e estão a pressioná-los. Então, mas que raio, quem é que dá ordens às chefias? É o senhor Presidente da Câmara? É alguém da TML? Ou é alguém da Alsa Todi, que as dá? É que as chefias para atuarem assim, é alguém da Alsa Todi, ou estão a atuar por conta própria?

Relativamente às questões do salário, não é dignificante para os motoristas, é verdade, não é!

Mas esquecemos de uma coisa, quem é que tem aprovado a legislação que faz? Sim! Contratação Coletiva, o PS, a caducidade da contratação coletiva, os bloqueios da mesma, exatamente...

Desculpem lá, o senhor, depois pode falar aquilo que quiser, mas deixe-me falar a mim, não o interrompi! A legislação laboral, nomeadamente a caducidade e o bloqueio da contratação coletiva é o PS que não tem querido resolver, ponto um. Depois é fácil fazer todo esse discurso. É efetivamente a ANTRON, que é a associação patronal que, portanto, limita aqui a contratação do mesmo, porque acho que não é pela vontade dos trabalhadores que a mesma não seria assinada e quando falamos daquilo que é, que vai para além das 8 horas de trabalho, esquecemo-nos de uma outra coisa, a adaptabilidade e flexibilidade. Quem é que meteu lá na lei, qual foi a origem do mesmo, não foram as políticas de direitas, da qual o PS também fez parte, também aplaudiu e também votou?

Então, já vi que os senhores estão incomodados, não gostam de deixar os outros falarem.

**Presidente da Mesa** – Senhores deputados deixem-me fazer aqui um ponto de ordem aos comportamentos, não é às intervenções, porque cada um diz o que quer, mas estamos já todos cansados e estamos no primeiro terço da nossa reunião e temos mais dois terços para fazer, portanto, era bom que sintetizássemos as nossas posições. Há cerca de 9, 10 minutos para ainda dar resposta às questões colocadas por parte da AML e da TML, mas devíamos ir arrumando a questão dos tempos, estamos a derivar para outro tipo de argumentações e não conseguimos chegar a conclusões.

Então, pedia que houvesse agora poder de síntese o máximo possível e que se evitassem as lateralizações dos argumentos.

**Luis Leitão (CDU)** – Dizer que há muitas situações aqui que dependem de uma empresa que está a operar, que se chama Alsa Todi, e que deve ter efetivamente respeito por quem está a trabalhar e por quem está a prestar um serviço, porque se a empresa tivesse responsabilidade social, sabia efetivamente que quem dá a cara pela empresa e quem é a empresa são aqueles que primeiro contactam com o público, que são, não só os motoristas, como aqueles que estão no Departamento Comercial a dar as respetivas informações.

**Vitor Rosa (BE)** – O comum das preocupações aqui trazidas pelo Sr. Primeiro-Secretário, pelo Sr. Administrador da TML relativamente ao mau funcionamento deste processo e esperamos, que das 400 a 500 supressões que passaram para 50 a 60, que provavelmente daqui a mais uns dias possamos falar em números inferiores, mas trouxe também, já agora, estas duas entidades que se juntaram às nossas preocupações e menos às soluções.

Falei na minha primeira intervenção sobre a avaliar o desempenho do operador e essa foi uma das questões por parte da AML e foi uma das questões que ficou por responder. A avaliação do desempenho da Alsa Todi, pela população e por todos aqueles que aqui falaram, é de um completo descrédito e de uma avaliação péssima deste serviço. Também gostava de saber qual é a avaliação que a AML e a TML fazem da Alsa Todi.

Foi referido pelo senhor Faustino a questão dos ciclos da estabilidade, deixando de procurar chegar ao ciclo da estabilidade, porque estávamos no ciclo de monitorizar, de avaliar e de tentar corrigir.

Para conseguirmos chegar à estabilidade, plenamente de acordo, é que se faça o mais rapidamente possível chegarmos a este ciclo da estabilidade, porque o que está aqui em causa é a estabilidade das populações, no uso como utente deste transporte. O que faz falta é a necessidade da estabilidade dos trabalhadores da Alsa Todi relativamente às condições de trabalho que aqui têm e essa responsabilidade passa essencialmente por estas duas entidades, a AML e a TML, na nossa opinião.

**Sónia Paulo (Presidente da União das Freguesias de Azeitão)** – Considero, e já foi frisado por algumas bancadas, que é inquestionável o valor desta operação e foi criada uma expectativa que essa, infelizmente, ainda não foi alcançada da forma que todos desejávamos. Vemos aqui inúmeras iniciativas em prol da população, o Passe Navegante, a redução em termos de orçamento familiar que isso contribuiu para as nossas famílias, tendo que muitas vezes é todo o agregado familiar que utiliza a rede de transportes, uma previsão do aumento de percursos, do aumento de horários e do aumento de serviço.

O que foi posto em causa, nestes quase seis meses, foi a qualidade do mesmo, ou seja, nesta expectativa de uma melhoria significativa que a população tinha. Por parte da TML, houve algumas questões que trazia e que já vi respondidas, mas queria de uma forma mais concreta referir que era com satisfação que via o que a TML nos disse, que havia um aumento da procura deste serviço. O que temia, efetivamente, era que, perante os relatos que hoje a população nos trouxe aqui, podia haver, à semelhança do que outros deputados disseram, um desligar da utilização do transporte público e um aumento do transporte particular. Por isso, a TML já prevê aqui um aumento do número de autocarros e a minha questão é, para quando? Porque são essas datas que precisamos e é essa a resposta que sinto que, às vezes, tarda.

Não posso deixar de referir que o caminho tenha sido nulo desde o dia 1, porque também acho que era injusto perante a TML e perante o trabalho que as Juntas de Freguesia e a Câmara Municipal de Setúbal, têm feito perante as populações. Somos, se calhar, a primeira linha, principalmente as Juntas de Freguesia, de reclamações dos transportes. Temos, muitos de nós, paragens de autocarro junto às instalações das juntas, falamos com a população, o município e as juntas prepararam reuniões com a população, onde alguns dos relatos que escutámos aqui já o sabíamos. No dia em que fizemos essas reuniões, se calhar por isso é que as marcamos, foi para que fosse do conhecimento público, do conhecimento mais alargado.

Houve por exemplo, naturalmente que irei focar-me mais na Freguesia de Azeitão, a criação de novas linhas, dando resposta às necessidades das populações, o que acontece é que muitos dos problemas ainda que tenham existido estas melhorias, com a criação de novas linhas e a correção de percursos que terminavam, por exemplo, no Fogueteiro, é que aos dias de hoje já vimos linhas que vão até Lisboa e que era uma lacuna que tínhamos. O que a população não vê é ainda reconhecido estas melhorias e não vê os seus problemas resolvidos, ao nível, principalmente das escolas e das suas deslocações para os trabalhos. Nessa linha, da mesma forma que foi levantado aqui as questões dos trabalhadores da Alsa Todi, há muitos trabalhadores de outras áreas que utilizam o transporte público e que não queriam estar tanto tempo à espera do autocarro e ver esse horário cumprido.

Por isso, o que queremos, naturalmente, aqui era uma otimização dos horários, que fossem mais cumpridores com os horários, autocarros de maior dimensão, porque muitas vezes o que acontece é que o autocarro ou o desdobramento das carreiras, quando passam nas paragens já não têm capacidade para levar todos os seus utentes. Além disso, exigimos, também, o cumprimento dos horários, uma verificação principalmente no site de quais os horários que estão disponíveis, porque em 14 mil paragens mudar-se os horários, acredito que seja um desafio.

Na era de hoje, será muito mais fácil a apresentação da APP, para hora a hora monitorizar esses horários, e gostaríamos, então, que as paragens que foram suprimidas e que, ainda hoje, não foram repostas, que fossem o quanto antes e tivéssemos essa solução para os nossos utilizadores.

**Presidente da Mesa** – Para as explicações finais, o Sr. Primeiro-Secretário, o Sr. Presidente da TML, façam favor.

**Faustino Gomes (Presidente do Conselho de Administração da TML)** – A oferta agora é de 100%, o que estão a acontecer é supressões, mas as supressões acontecem, porque, neste momento, já disse isto, a pressão sobre os motoristas é muito grande, com a entrada dos 51 motoristas mais os que estão em pipeline, vai permitir tirar esta pressão. Referi isto, acho que sim, mas se não disse, digo agora, neste momento há motoristas suficientes para fazer a oferta, com a grande pressão que estão a fazer sobre os motoristas, os mais de 51 e mais os que estão em pipeline até aos 75 e mais aqueles que estão a entrar organicamente vão permitir retirar esta pressão. Também nos preocupamos com essa pressão, que isso fique claro. Relativamente ao operacional, disse que temos duas vertentes, temos a vertente operacional e temos a vertente administrativa jurídica. Estamos para fora, naturalmente, muito mais a falar daquilo que é a vertente operacional, porque é essa que impacta diretamente com as pessoas, mas disse também que até no próprio dia 6 de junho iniciámos o processo de identificação daquilo que são os problemas que a Alsa Todi não está a corresponder. Estamos a trabalhar com a Alsa Todi, também, para a resolução desses problemas, e se não houver essa solução, fazer-se as sanções correspondentes.

O processo está a correr, disse aqui que tínhamos feito, também, já o relatório trimestral sobre a forma como correu o primeiro trimestre, o qual, e isso não disse, inclui uma parte importante sobre os veículos e os quilómetros que não foram realizados e que era suposto terem realizado. Isso é penalizado também e existem um conjunto de critérios que são quatro, sobre a qualidade de serviço. Esses critérios de qualidade de serviço impactam, também, em sanções e impactam na remuneração que eles têm a receber. Este processo está a correr e, naturalmente, que não é isto que é importante para as pessoas, o que é importante para as pessoas, é que tenhamos a garantia que o serviço está na rua e que não haja supressões e que não haja as tais sobreposições. É por isso, que também digo que é muito importante termos estabilidade no serviço para que possamos fazer uma verificação objetiva do que é que está menos bem e fazer essas correções.

Também disse aqui que os problemas das chapas aparecem todos os dias, aparece uma chapa nova todos os dias, porque todos os dias são feitas pequenas correções, todos os dias são feitos pequenos acertos e por isso é que as chapas, não são todos os dias, mas com mais frequência do que seria desejável, por isso é que digo que é necessário a estabilidade e estes pontos são os pontos importantes, como os recursos humanos e os horários. Relativamente aos equipamentos, os que existem, neste momento, são suficientes. Existe a necessidade de melhorar a comunicação da informação entre os equipamentos e a TML, mas isso, mais uma vez, não impacta diretamente nas pessoas, impacta em nós e na forma como nos relacionamos com o prestador de serviços e isso, mais uma vez, não é importante que esteja aqui a transmitir às pessoas que estão lá fora, porque para elas não é importante, para elas é importante que tenhamos o serviço a funcionar.

Uma parte importante em relação ao público, site tem estado a ser trabalhado, o site neste momento já está muito melhor e foi para o ar mais uma nova versão que tem parte daquelas preocupações que foram aqui elencadas. É muito difícil, naturalmente, porque não existe nenhum canal fácil de comunicar com as pessoas que diga que aquela carreira, aquela linha ou aquele horário era suposto sair e não saiu, porque



as pessoas não estão em todo o momento em contato com o site, não estão sempre a ver, mas essa informação vai passar a estar disponível no site.

Relativamente a termos informação em tempo real nas paragens, é virtualmente impossível ter esta informação em todas as paragens. Temos, neste momento, um programa de 320 Pipes, que são os Postos de Informação ao Público, que vão estar ligados à informação em tempo real, para colocar nos sítios especiais, e temos mais 50 em paragens exteriores para ter essa informação e temos mais 50 para colocar em Interfaces onde vamos dar essa informação em tempo real. Esse trabalho está a ser feito, é necessário aqui que se definam os locais, os quais já estão definidos, e é necessário que se façam as obras de construção civil para instalar esses painéis de informação.

Naturalmente que achamos importante não trazer para aqui e já foi referido aqui quando é que temos um menor nível de supressões, como o Primeiro-Secretário disse, é verdade, embora 50 sejam muito menos do que foram no passado. Não são tão aceitáveis ter 50 supressões e não descansaremos enquanto isto não for reduzido para um número que seja tendencialmente zero.

Sabemos que vai sempre acontecer, porque vai sempre haver um motorista que atrasa, um motorista que ficou doente e não houve a possibilidade de o substituir naquele preciso momento, porque não havia lá ninguém que conhecesse exatamente a linha. Não podemos aqui garantir 0% de supressões, o que podemos garantir é que este número de supressões vai diminuir muito com a entrada destes novos trabalhadores, destes novos motoristas, que vão permitir aligeirar a pressão sobre os motoristas que hoje estão ao serviço e vão permitir criar as redundâncias que são necessárias para que, quando haja quebras, quando haja falhas, esteja uma pool de motoristas disponíveis para fazer o trabalho de substituição.

Relativamente aos indicadores, existe uma bateria grande de indicadores que estão a ser controlados por nós e que fazem parte do contrato. São esses indicadores que dão direito a podermos dizer aqui que não estão a cumprir, a sanção que está associada é esta e é nessa base que estamos a falar com o prestador de serviços. A bateria é grande, são mais de 20 indicadores, segundo os quais eles têm que se pronunciar e essa monitorização está a ser feita. Acha que isso não é fundamental? Para aquilo que é a nossa preocupação fundamental, não me calo de dizer que a nossa preocupação fundamental é reduzir as supressões e servir melhor as pessoas.

**Carlos Humberto (Primeiro-Secretário da AML)** – Apelava, sugeria, refletia convosco que é preciso que cada um saiba assumir as suas responsabilidades. Eu assumo as minhas integralmente e estou à disposição dos Órgãos da Área Metropolitana para aquilo que decidirem com boa vontade. Disponibilidade total, sublinho, disponibilidade total, agora, não me peçam responsabilidades pela gestão dos trabalhadores da Alsa Todi, isso eu não aceito, recuso.

Há uma entidade patronal dos trabalhadores, a qual é que tem que responder aos seus trabalhadores. A mim, cabe-me exigir que esta entidade cumpra com aquilo que são as obrigações que assumiu comigo, com os Municípios, com a Área Metropolitana e tentar, dentro do possível, influenciar para que as coisas corram bem, porque, como aqui foi dito, as consequências depois são para nós, ou melhor, para os utentes, mas isso é uma situação distinta. Responsabilizarem-me que os trabalhadores fazem muitas horas, fazem poucas e a forma como são tratados, é impossível.

Já agora, repito aquilo que disse, muitos problemas são inaceitáveis, já agora respondo, também, à pergunta, sobre a avaliação que fazemos da Alsa Todi, é má! É péssima! E faremos tudo o que estiver ao nosso alcance para serem responsabilizados por esta apreciação que temos e que não é uma apreciação de impressões, é quantitativa, é de avaliação concreta. Sabemos quantas pessoas a Alsa Todi transporta, são 47 mil por dia, nesta zona e a nossa preocupação é que há 50 supressões que não são aceitáveis e 50 supressões nos transportes é uma imensidão.

Os motoristas estão a sair da Alsa Todi? Penso que quem falou nisto foi um senhor que eu não sabia que era sindicalista, não sabia, sinceramente. Certamente sabe, também, que não é importante se é ou não sindicalista, mas sendo sindicalista sabe que não estão a sair da Alsa Todi, estão a sair de todas as empresas de transporte rodoviário do nosso país, pelo menos da Área Metropolitana, isso garanto-lhe com conhecimento de causa.

Todas, entre o saldo das entradas e das saídas, em alguns meses, as saídas são maiores que as entradas e não é por acaso que as empresas na margem norte estão a ir buscar centenas de pessoas fora do país para fazerem a operação que se iniciará em janeiro. Repito, estão a sair de todas as empresas, pelo menos rodoviárias da Área Metropolitana de Lisboa, pode haver saídas de um lado para o outro, isso não nego, não sei! Há pouco falaram aqui dos TST, sei que os TST estão a perder trabalhadores todos os meses e a Rodoviária de Lisboa todos, isso garanto-vos, porque conheço, tenho acompanhado isso, temos acompanhado mês a mês as saídas e as entradas dos trabalhadores de cada uma das empresas. O Eng. Faustino está a dizer semana, a semana.

Não nos peçam, que vos minta aqui, que prometa aquilo que não tenho a certeza que consigo cumprir, isso não me peçam, não sou capaz de o fazer. Se é para sair airoso daqui e dizer..., não faço! Eu não faço esse papel.

Foram feitas aqui perguntas concretas, considero que o caderno de encargos é bom, como tudo na vida, se fôssemos fazer o caderno de encargos agora não o faríamos igual ao que fizemos anteriormente, como é evidente, haviam coisas que melhoravam, não fizemos múltiplos critérios, o caderno de encargos tinha um conjunto de exigências muito amplas.

O operador que ganhar tem que cumprir isto, isto e isto, e tudo tinha duas razões que levavam à opção de quem ganhava era pelo preço e pela idade média da frota. A idade média da frota, só por si, é um elemento positivo do ponto de vista ambiental, além de ter umas percentagens de veículos que tinham que ser a gás ou elétricos, não determinámos quantos eram a gás e quantos eram elétricos, mas que tinham de ser combustíveis não fósseis.

Para terminar mais duas notas, já disse isto publicamente e repito, na relação com as empresas que ganharam o concurso, temos uma posição que é não afastarmos nenhuma das possibilidades que legalmente estão garantidas e estão garantidas todas aquelas que os senhores deputados aqui referiram, todas! As penalizações, o não cumprimento, o novo concurso público e outras soluções que aqui foram referidas, estamos a acompanhar todas.

Não me peçam que seja aqui na Assembleia Municipal que vá dizer qual é a solução que estão a ser acompanhadas, que vamos aplicar, não me peçam isso. Nenhum de vocês, se estivesse no meu lugar, fazia uma coisa dessas, até por razões formais, jurídicas, etc., mas qualquer das soluções que viermos a adotar têm que se ponderar depois, como é evidente.

Última questão, também foi aqui da minha parte, o último comentário que é mais de caráter, digamos, político-institucional.

Sim! Este projeto só foi possível pelas unanimidades políticas, não tenho dúvidas nenhuma sobre essa matéria, unanimidades políticas que passaram pelos 18 Presidentes de Câmara e unanimidades políticas que, também, passou pelo apoio do Governo. Este projeto não era possível sem o acordo dos 18 Presidentes de Câmara e o acordo do Governo e quero-vos dizer que este projeto, ou continua com unanimidades políticas e com o apoio destes 18 Presidentes de Câmara e do próprio Governo, ou não tem futuro.

**Presidente da Mesa** – Julgo que não é difícil entender que as questões, as perguntas e as queixas que haviam de ser formuladas, foram formuladas. Que às respostas que, nesta circunstância, neste momento, poderiam ser dadas, estão dadas. O que sobra para todos é uma grande pressão para resolver os problemas que estão por resolver, sem esquecer o quadro geral deste problema, que começou com uma grande solução, nunca tinha havido neste país operações desta dimensão.

Começou bem, com o PART, com a redução tarifária, começou muito bem e todos beneficiaram disso, os utentes dos transportes públicos. Agora temos uma parte da operação que, em termos de concretização, pela dimensão a esta escala que nunca tinha sido feita, falhou, está a falhar e não falhou nas outras zonas, porque não iniciaram ao mesmo tempo.

Este problema está reconhecido, ninguém foge a ele, todos assumem a responsabilidade e, portanto, basta agora, não sei se basta, mas é necessário sempre manter a pressão para resolver, para solucionar, porque a necessidade da população é muito grande em ter os problemas resolvidos.

Vamos todos, de certeza, colaborar nisso.

Agradeço ao Sr. Primeiro-Secretário, ao Presidente do Conselho de Administração da TML e ao Vogal da Administração da TML a vossa disponibilidade.

Se outra necessidade houver, mesmo informalmente, certamente, ser-vos-á dado conhecimento. E a relação, daqui em diante, com os Órgãos Municipais, com os Órgãos da Área Metropolitana, não deixará de se manter sempre apertada e estreita até conseguirmos resolver o problema e oferecer o serviço que foi pensado, para ser prestado às populações.

Todos estamos, certamente, interessados nisso e é esse o resultado que devemos retirar, sobretudo, pelo menos em primeiro lugar, devemos retirar da nossa discussão.

Está encerrado, este ponto da ordem de trabalhos e os nossos convidados estão dispensados.

**2. Deliberação n.º 43/2022/AM – Delib. CM n.º 3474/2022 – Concurso Público N.º 28/2022/DAF/DICOMP/SECOMP para locação operacional de dois veículos elétricos ao abrigo da 3.ª Fase do Programa de Apoio à Mobilidade Elétrica na Administração Pública 2.ª parte do Fundo Ambiental**

**Ilídio Ferreira (PS)** – A Comissão de Economia, Administração e Finanças emitiu parecer favorável por unanimidade, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 20.

Não havendo intervenções, foi a proposta aprovada por unanimidade e em minuta, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 21.

**3. Deliberação n.º 44/2022/AM – Delib. CM 3641/2022 – Concurso Público n.º 07/2022/DAF/DICOMP para Prestação de Serviços de Auditoria Externa e Revisão Legal de Contas, Individuais e Consolidadas, para os anos de 2022 a 2024 – Ratificação da Adjudicação**

**Ilídio Ferreira (PS)** – A Comissão de Economia, Administração e Finanças emitiu parecer favorável por maioria, com os votos a favor da CDU, PS, CH, BE e IL e as abstenções do PSD e do PAN, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 20.

**Alexandre Teles (PSD)** – O que quero frisar é, quando uma proposta de concurso começa mal, cheia de lapsos, pressupostos errados por parte do júri, dificilmente poderá melhorar. Tendo em consideração que a nova auditoria prévia em nada corrige a anterior e que os próprios assumem que existe um lapso processual e não explicam qual é e nem informam o que realmente corrigiram, ficam muitas dúvidas se estes lapsos foram realmente corrigidos e que esta proposta está à prova de bala.

Dúvidas tais como, depois de abertas todas as propostas se houve a partilha das mesmas nos locais obrigatórios, se as mesmas foram disponibilizadas a todas as empresas que concorreram, coloca-se em causa o princípio da transparência do mesmo e a possibilidade de alguma das empresas agir judicialmente contra o município.

Já no último prolongamento do ROC, que foi aprovada nesta assembleia, o concurso foi encetado completamente à pressa e com diversos lapsos e, na altura, foi dada a explicação de que era urgente efetuar o mesmo. Parece que nada aprenderam, voltam a repetir alguns lapsos e existe uma tentativa de minimizar as anomalias levantadas por uma das empresas na primeira audiência prévia.

Em nada ficamos confortáveis em deixar passar um processo de concurso com todos estes lapsos e também consideramos que todos os outros elementos da assembleia deveriam sentir o mesmo. Para o PSD, a única solução desta proposta era a sua retirada e ser substituída pelo novo processo de concurso, que não estivesse ferido das desconformidades referidas. De qualquer maneira, o PSD, não quer inviabilizar a proposta, mas não deixa de estar atento a todos os problemas dos processos contratuais efetuados pelo município.

**João Luz (CDU)** – Relativamente a esta proposta duas notas muito breves. A primeira relativa ao procedimento de concurso público em apreço, ainda que não para votação, no sentido em que o que nos é dito é que sendo detetada uma inconformidade foi promovida uma nova audiência prévia e não se registaram quaisquer pronúncias relativamente ao procedimento adotado e às conclusões do júri, portanto, quer em sede de audiência prévia, quer em sede de relatório preliminar não se detetou nenhuma outra intervenção por parte dos concorrentes a este concurso.

A segunda questão é que o que estamos aqui a fazer nesta proposta, e corrigem-me se estiver enganado, naquilo que diz exclusivamente respeito à Assembleia Municipal é a nomeação do ROC e, portanto, a intervenção deste órgão, Assembleia Municipal, é na nomeação deste ROC e não relativamente à decisão de adjudicação constante do relatório final do concurso público aqui em apreço.

**Presidente da Mesa** – Esclarecido este ponto, é claro que a competência sobre a condução do procedimento concursal é do executivo, a aprovação dos resultados do procedimento é do executivo e, talvez estranhamente, a lei refere que é o órgão deliberativo, a Assembleia Municipal, no artigo 77, n.º 1 do regime jurídico das autarquias, que é a assembleia a fazer a nomeação do auditor externo responsável pela certificação legal de contas. Portanto, cabe à assembleia fazer essa nomeação, uma vez que concurso está aprovado com resultados.

Encontravam-se ausentes da Sala de Sessões dois deputados municipais do PSD.

Não havendo mais intervenções, foi a proposta aprovada por maioria e em minuta, com 31 votos a favor, 17 da CDU, 10 do PS, 2 do CH, 1 do BE e 1 da IL, e 5 abstenções, 4 do PSD e 1 do PAN, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 22.

#### **4. Deliberação n.º 45/2022/AM – Delib. CM n.º 3698/2022 – Medidas Extraordinárias de Mitigação dos Efeitos da Crise Económica e Social para o ano 2023**

**Ilídio Ferreira (PS)** – A Comissão de Economia, Administração e Finanças emitiu parecer favorável por maioria, com os votos a favor da CDU e as abstenções do PS, PSD, CH, BE, PAN e IL, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 20.

**Joana Tomé (CDU)** – A Comissão de Educação, Cultura e Questões Sociais emitiu parecer favorável por maioria, com os votos a favor da CDU e PS e as abstenções do PSD, CH, BE, PAN e IL, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 23.

**João Luz (CDU)** – A CDU, face ao evoluir da situação social e económica e à verificação de dificuldades crescentes pelas quais o povo português atravessa, no quadro de uma situação internacional complicada e agravada com um conjunto de medidas que têm vindo a ser tomadas, designadamente de desinvestimento num conjunto de serviços públicos, tem e optou por no quadro do Município de Setúbal verificando, também, a insuficiência daquilo que foram as medidas ou que têm sido as medidas apresentadas até ao momento por parte do Governo relativamente ao apoio às camadas mais desfavorecidas, decidiu o município tomar a iniciativa. Designadamente no quadro da última assembleia, através do Sr. Presidente da Câmara, com o objetivo de ouvir o conjunto das forças políticas representadas nesta Assembleia Municipal e a partir de um conjunto concreto de contributos procurar apresentar uma proposta, a qual agora aqui discutimos, visando dar um apoio concreto a quem no nosso concelho mais sofre com a situação atual e com a crise cujos resultados e consequências já se começam a sentir.

Nesse sentido, aquilo que entendemos é que garantindo o equilíbrio económico e financeiro do município, por um lado, e, por outro, procurando não sair daquilo que são as esferas da competência do município, não indo para além daquilo que é a esfera municipal, criar um conjunto de medidas, tendo em conta os contributos e reflexões de outros que no essencial vão nesse sentido.

Apresenta-se hoje a esta assembleia, um conjunto de medidas que vão desde o reforço de lanche para todos os estudantes que se encontram nos escalões A e B do abono de família, isenções das atividades de apoio à família para crianças que também se encontram nestes escalões. O reforço do valor atribuído para material de desgaste às escolas no ensino obrigatório, alargamento do apoio atribuído para visitas de estudo para os estudantes que se encontram no escalão B do abono de família, atribuição de um apoio de 10 euros para aquisição de qualquer passe navegante municipal, a criação de um fundo de apoio de 250 mil euros para entidades e associações culturais e desportivas no concelho e a criação de um fundo de apoio social no valor de 250 mil para apoio a instituições e associações do concelho que desenvolvam em parceria respostas sociais, considerando o conhecimento e a articulação do apoio social. Igualmente propomos uma isenção de derrama para empresas com o volume de negócios anual inferior a 150 mil euros.

É neste quadro que apresentamos esta proposta, cientes de que não resolverá todos os problemas com que estamos confrontados, essa resolução obriga a um conjunto de outras medidas e a uma inversão clara da política que tem vindo a ser seguida pelo Governo português num conjunto de matérias, designadamente em matéria económica e social. O que fazemos é no quadro das competências do município, procurando não colocar em causa aquilo que é a situação financeira, sempre sensível e delicada, do Município de Setúbal, dar uma resposta concreta e que julgamos merecer este conjunto de propostas, julgamos merecer o apoio e a consideração de todas as forças políticas aqui representadas na Assembleia Municipal.

**Mário Aranha (PS)** – Tendo em conta que o programa que foi apresentado aos munícipes inclui propostas aprovadas em reunião de câmara, tanto da CDU como do PSD, a minha intervenção vai ser em bloco e depois iremos complementar quando estivermos a votar o outro ponto.

Obviamente que concordamos com esta proposta, mas vamos ter de enquadrá-la num tema mais vasto. Quando finalmente a oposição já estava a impedir muitos dos desmandos da CDU, fomos desagradavelmente surpreendidos por uma coligação contranatura CDU/PSD. Como primeiro malefício para os setubalenses e azeitonenses desta coligação temos um caso, diria único a nível mundial, de uma entidade pública que em contexto inflacionista vai aumentar os impostos e piorar as condições de vida de 90% da sua população. Achamos que isto é uma verdadeira aberração, não sei se será inspirado onde os partidos comunistas são governo como em Cuba, Coreia do Norte ou na Venezuela.

O aumento de impostos camarários para setubalenses é uma certeza, mas os benefícios do pacote de combate aos efeitos da inflação são bastante incertos, muitas das medidas não estão quantificadas e não estão detalhadas, nada de surpreendente.

A CMS destaca-se sempre pelo extremo rigor na punição fiscal dos munícipes e a novas formas de despenalizar, mas infelizmente não tem o mesmo rigor no seu despesismo injustificado e descontrolado ou na execução de instrumento relevante ou, por exemplo, na cobrança da dívida de mais de 30 milhões de euros às Águas do Sado. Pelos vistos, agora tem um novo e surpreendente ajudante nesta matéria.

Voltando às medidas deste programa, no geral são medidas de bom senso e acho que qualquer pessoa concordaria com elas, a este respeito convém lembrar que o Partido Socialista no Governo lançou um ambicioso programa de apoio às famílias e empresas que complementou com um orçamento de Estado centrado no aumento de rendimento das famílias e no fortalecimento do tecido empresarial.

O PS de Setúbal, atempadamente e como já o fez durante a pandemia, apresentou uma recomendação em reunião de câmara no dia 12 de outubro, propondo um primeiro programa de apoio às famílias e empresas. Algumas destas medidas foram felizmente acolhidas ou adaptadas, outras, infelizmente, não. No nosso programa, por exemplo, considerámos isenção de taxas municipais de ocupação da via pública ou de publicidade como toldos e luminosos como uma medida abrangente a vários milhares de empresas de Setúbal e bem mais efetiva.

Por exemplo, uma das medidas que foi aqui anunciada será a isenção de derrama municipal sobre o IRC a empresas com faturação até 150 mil euros. Vamos ser sérios, quantas empresas no concelho com esta faturação pagam IRC? Em média, as PME's em Portugal, cerca de 43% têm prejuízos. Tendo em conta que

rentabilidades tem inversamente relacionada com a dimensão num cenário favorável, provavelmente, teremos que apenas 50% das PME's setubalenses com este nível de faturação terão algum tipo de benefício. Também, segundo o INE, a margem que este tipo de empresas tem, PME'S, é de cerca de 2%, ou seja, só conseguem converter 2% das suas vendas em lucro, portanto, estamos a falar de cerca de 3 mil euros. Ora, 1,5% disto dá 45 euros, portanto, o incrível apoio que a coligação CDU/PSD atribui a poucas dezenas de empresas será de 45 euros e achamos que isto é muito insuficiente.

Como referimos, o programa tem muitas medidas não quantificadas e tem muitos pontos por esclarecer. Quando se refere, por exemplo, a refeições escolares gratuitas para estudantes do escalão B, quantos alunos vão ser abrangidos? O reforço de 35 mil euros no apoio social, achamos que esta verba é bastante baixa e que este reforço representa apenas 0,035% do orçamento municipal. Volto a repetir 0,035% do orçamento municipal.

O transporte escolar gratuito em circuitos especiais, que circuitos já estão estudados? Já estão definidos? Vai abranger, por exemplo, transportes de estudantes para o Instituto Politécnico ou para a Escola Profissional de Setúbal? E os dois fundos de apoio como vão ser operacionalizados? Com mais burocracia, que é uma marca desta gestão CDU? Quantos utentes vão ser abrangidos por estes fundos municipais? E que tal fazer um esforço para regularizar pagamentos contratualizados referentes a 2022 e retomar, por exemplo, para a época 2022/2023 os bons exemplos como o apoio extraordinário que foi feito a equipas que estão na 1ª e 2ª divisões nacionais.

Não deixamos de lamentar a não inclusão neste programa de uma nossa proposta para a criação de um programa municipal de apoio ao arrendamento. Numa gestão autárquica da CDU que, tristemente, destaca pelo rotundo e literal zero de construção e fomento de habitação pública, é uma falha grave a não existência de medidas substantivas para minorar o problema da habitação no nosso concelho.

Votaremos a favor deste programa, mas intensificamos os nossos compromissos com os setubalenses e azeitonenses que lutaremos para que as verbas sejam reforçadas, que o programa seja rapidamente implementado e que as regras sejam claras e justas no seu acesso. Continuaremos a propor medidas para uma mudança no paradigma da gestão camarária de Setúbal e iremos continuar a propor a baixa de impostos e não vamos dar o dito por não dito. Como contaram com o PS para minorar os efeitos da pandemia, os setubalenses e azeitonenses podem contar connosco para minorar os efeitos do choque inflacionista.

Regressaram à Sala de Sessões os deputados municipais do PSD.

**João Luz (CDU)** – Uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos. Qual é o ponto da ordem de trabalhos que estamos a discutir?

**Presidente da Mesa** – É o ponto 4, Deliberação n.º 45, sobre a proposta das medidas extraordinárias de mitigação dos efeitos da crise económica e social para o ano 2023, sobre isto os deputados farão as intervenções que poderão ser mais assertivas, mais centradas ou mais laterais, mas a Mesa não controla isso.

**Nuno Carvalho (PSD)** – Também para fazer uma interpelação à Mesa sobre a condução dos trabalhos. Bem sei que a Mesa não controla e nem tem que controlar aquilo que é o conteúdo que se pronuncia cada deputado, porque cada deputado é livre de se pronunciar sobre o conteúdo da proposta. Isto é mesmo uma interpelação, não é uma apreciação política e a minha questão é se, porventura, é ou não útil e votaremos da forma que acharmos melhor, mas considerando aquilo que foi o conteúdo do ponto de vista da metodologia mencionada na intervenção do senhor deputado Mário Aranha em que dizia que achava por bem discutir tudo junto, se o grupo municipal do PS quer propor a fusão dos pontos ou não. Se não quiser, tudo bem, e fará a sua intervenção como achar melhor, mas é uma questão apenas de metodologia, opomo-nos a que isso aconteça, não queremos que se misturem as duas propostas, naturalmente percebemos que se assim o quiserem, uma vez que isso foi manifestado, que se esclareça e que proponha isso à assembleia, é só por uma questão de tornar aqui o debate claro.

**Presidente da Mesa** – Respondo a essa interpelação. A proposta não veio, não foi formulada de fazer o debate conjunto, mas estava à espera de algo semelhante e de uma pergunta desse género, portanto, a resposta que tenho para lhe dar, como estava previsto, é que a assembleia tem competência para se debruçar, para debater, para apreciar sobre todas as matérias que constam nas atribuições do município. Está na lei, mas neste caso concreto o que vai deliberar é apenas, como está claro na proposta que veio da Câmara e proposta pela CDU, é depois a apreciação da matéria tributária. Está clarinho na proposta o que se vai votar, é parte desta proposta referente à criação desta taxa reduzida que venha para deliberação da assembleia, mas a assembleia pode debater todas as matérias que estão nas medidas anteriores. Ninguém propôs o debate conjunto das propostas e estamos a discutir proposta a proposta.

**Paulo Lopes (PS)** – Percebi, até da intervenção do senhor deputado Nuno Carvalho, era se discutiríamos as duas propostas que estão em cima da mesa, a proposta da CDU e a proposta do PSD sobre as medidas de apoio às famílias e empresas e que votaríamos separadamente, mas acho que como é o mesmo tema não faz sentido estarmos a repetir o argumentário duas vezes. A proposta que faria era discutirmos de forma ampla as duas propostas para não nos repetirmos segunda vez e votar separadamente.

**Presidente da Mesa** – Alguém formulou uma proposta, fazer a discussão das matérias conjuntamente e votar-se separadamente. A votação separada tem outro problema, é que uma vez votada a primeira fica prejudicada a votação da segunda, porque já está tomada a deliberação da taxa zero e elas são coincidentes, não são divergentes. Se fossem diferentes, tínhamos que votar a alternativa. A primeira vem propor taxa zero de IRC e a segunda depois conclui com a isenção de IRC. Essa matéria não tem a mesma formulação, mas materialmente é coincidente e as medidas podem ser discutidas conjuntamente.

Foram remetidas à assembleia duas propostas que foram aprovadas na câmara e estamos a discutir as duas e vamos votar as duas.

Não há fusão das duas propostas, há discussão conjunta e votação em separado, porque a matéria é a mesma, a área é a mesma e os deputados sugeriram a discussão conjunta, faz-se a discussão conjunta e depois vota-se cada uma no seu tempo.

**Vítor Rosa (BE)** – Em sessão da Assembleia Municipal de 30 de setembro, o Bloco apresentou uma recomendação ao executivo na qual constava um conjunto de medidas que a serem aprovadas, pretendiam ser um apoio para as famílias, comerciantes, entidades da área social, associativismo e cultura num total de 10 propostas de apoio.

Dessa sessão realço algumas intervenções, dizia o Sr. Presidente André Martins, ainda antes do debate sobre a recomendação, que era sua intenção ouvir as forças políticas aqui representadas para recolha de propostas de medidas que, contempladas no orçamento de 2023, mitigassem a atual situação de crise social existente e colocava a hipótese de, havendo condições financeiras, perante dificuldades maiores, se pudessem tomar medidas no curto prazo já que não era alheio ao que se está a passar.

Dizia o senhor deputado Nuno Carvalho, também antes do debate da recomendação, que face à proposta de audição com o Sr. Presidente que era importante dissociar as medidas de cariz mais urgente da discussão do orçamento, sugerindo a realização de uma Assembleia Municipal extraordinária para se discutir medidas urgentes, pedindo inclusive informação ao executivo para melhor estar preparado para a reunião em que se poderia discutir eventuais medidas de apoio em AM extraordinária para o orçamento. Também o senhor deputado do PSD, Rui Lamim, na discussão da recomendação pediu uma discussão detalhada da mesma para o apuro da sua quantificação, anunciando que o grupo municipal do PSD iria solicitar uma assembleia extraordinária para discutir esta matéria, porque era urgente tomar medidas.

Já no debate sobre a recomendação, o senhor deputado João Luz dizia que compreendendo e até acompanhando as preocupações expressas na recomendação do Bloco, sugeria a sua discussão mais ampla e profunda e deixando em aberto, também, tal como o PSD, a realização de uma assembleia extraordinária, porque a mesma ia muito para além do orçamento e que exigia uma reflexão aprofundada.

Pelo meio, entre a assembleia de 30 de setembro e a de hoje, realizaram-se reuniões de audição, não para se tomar medidas urgentes, mas sim, para recolher contributos para um futuro orçamento.

Ora olhando para as preocupações de todos estes intervenientes e olhando para esta deliberação da CDU, bem como para a seguinte do PSD, esta sem data de aplicação e sem qualquer valor de quantificação apresentada, o que assistimos é que as preocupações sobre medidas urgentes para respostas às necessidades concretas da população ficaram para janeiro de 2023. As necessidades urgentes dos mais desfavorecidos e vulneráveis, face à crise existente na ida ao supermercado, no aumento da renda, na compra do medicamento, essas podem esperar.

Na nossa recomendação indicamos que, segundo fonte da autoridade tributária, as receitas do IMT cresceram 35% em 2021, tendo sido transferidos para os municípios mais de 38,5% de receita, esperando-se uma subida acentuada desta receita para 2022. Pelos vistos, as receitas obtidas acima do previsto servem não para ajudar a população, mas talvez para pagar a dívida do município, e pela boca morre o peixe, diz o povo.

As deliberações aqui apresentadas representam, em termos gerais, o valor de 2.100 mil euros, 2.200 mil euros, o mesmo valor aproximado da receita esperada pelo município na deliberação do novo valor de IMI e Participação Variável de IRS que iremos discutir mais à frente nesta assembleia. Não deixa de ser curiosa esta engenharia financeira em que remetemos o valor de medidas para apoio à população assente no aumento de receitas do executivo à custa do aumento de impostos, o caso do IMI, e retirada de devolução de impostos aos municípios a Participação Variável de IRS, porque as pessoas precisam.

Iremo-nos abster e viabilizar estas propostas, porque para nós todas as medidas que possam aliviar os encargos das famílias do nosso concelho são bem-vindas, não podemos, contudo, deixar de vincar que estas medidas irão chegar, nalguns casos, tarde demais, surgindo mais como um remendo na sua já débil situação financeira, económica e social do que um apoio certo na altura certa.

Tal como referido, porque a discussão é conjunta, relativamente à proposta do PSD deixar aqui algumas notas. O PSD afinal, tal como a CDU, não queria qualquer reflexão profunda, quantificação de valores das medidas, detalhe das propostas apresentadas. O PSD, tal como a CDU, queria tempo para apresentar as suas propostas e sair à rua com as bandeirinhas e os outdoors a anunciar que são os grandes defensores das populações mesmo que estas medidas só sejam aplicadas em 2023 e mesmo assim, vamos ver o que se vai aplicar em concreto.

Deixando como nota final que não deixa de ser curiosa esta coincidência de posições e de preocupações de prudência orçamental entre CDU e PSD, afinal, há mais a querer contas certas nos orçamentos mesmo que isso represente contas difíceis nos bolsos das pessoas.

**Flávio Lança (IL)** – A Iniciativa Liberal não pode estar mais de acordo e reconhece toda esta dificuldade que todos estamos a enfrentar na existência destas medidas. Também na reunião com o Sr. Presidente da Câmara Municipal apresentámos um conjunto de medidas que considerávamos importantes que complementassem estas ações. No entanto, percebemos que as medidas são decisão do executivo, mas levanta-nos aqui algumas preocupações e iremos, obviamente, acompanhar estas medidas, porque consideramos que até são insuficientes face ao que as pessoas necessitam, mas não queremos deixar de dizer que é extremamente relevante que haja muita transparência na atribuição destes benefícios. Vão existir muitas pessoas, mais do que aquelas que desejaríamos, que vão necessitar de ajuda.

Já vimos nas intervenções anteriores com a TML que uma boa ideia pode trazer maus resultados e desejamos e apelamos para que isso não aconteça aqui. Algumas medidas estão quantificadas, outras nem por isso, e passo aqui a citar os fundos de apoio a algumas entidades e associações que devem, de alguma maneira, ser muito transparentes a quem é que se atribui e porquê, porque só assim se consegue garantir e dar confiança a estes programas.

**Mariana Crespo (PAN)** – Em primeiro lugar congratular o executivo pela sua iniciativa, não só de querer estabelecer algumas medidas de apoio às famílias e também pela audição dos diferentes partidos, muito embora, como aqui já foi referido, algumas dessas medidas tenham sido deliberadamente ignoradas.

Ao ler o documento, e aqui refiro-me à deliberação 45, não posso deixar de considerar quase uma mão cheia de nada e de ficar com mais dúvidas do que esperança nestas medidas. Por um lado, e este assunto foi abordado em duas comissões e considero que mesmo depois das questões colocadas nessas comissões, não ficou cabalmente respondido e esclarecido o real impacto destas medidas nas famílias e são as famílias que nos importam e temos que, acima de tudo, certificar-nos que estamos a aprovar medidas e a trabalhar em medidas, claro que estas medidas carecem de mais detalhe, mas essencialmente algo que faça sentido para as famílias e para as famílias que vão ficar mais desfavorecidas pela crise. Não ficou, também, esclarecido relativamente aos pontos 6 e 7, como é que vão ser operacionalizados estes fundos. Foi-nos comunicado em comissão que ainda irá a reunião de câmara uma proposta mais específica acerca da atribuição destes fundos, mas novamente surge a dúvida como é que estamos agora a aprovar apenas ideias gerais sem saber depois como é que elas se vão operacionalizar. No fundo ficam aqui mais dúvidas do que certezas, não coloco em causa o mérito desta iniciativa em si, mas considero que as famílias merecem muito mais e de maneira muito mais urgente e, acima de tudo, merecem que sejamos criteriosos na execução destas medidas, em vez de simplesmente querermos atirar dinheiro àquilo que mais parecem, no fundo, medidas populistas que ficaram bem em cartazes publicitários. Também e, como aqui já foi referido pelo colega Vítor Rosa e como nos foi esclarecido em comissão, serão para serem incluídas em orçamento de 2023. Se são para ser incluídas em orçamento de 2023 nunca serão postas já em prática e o objetivo, recorde, era termos medidas o mais imediato possível para acudir as famílias que viram o preço dos bens essenciais subir exponencialmente e o custo de vida a aumentar. Não vamos inviabilizar nenhuma destas medidas, contudo, fica a dúvida que não correspondem ao que é pretendido.

**Luís Maurício (CH)** – Para começar quero louvar o Sr. Presidente da Câmara e o executivo por ouvirem todos os partidos políticos, acho que é a melhor maneira de começarmos a ouvir para tentarmos minimizar a crise no concelho. Todas as ajudas para os setubalenses, agradecemos e estamos sempre a cooperar, mas estas medidas ficam muito aquém do esperado.

O CHEGA apresentou, também, em sede as suas medidas, algumas foram mais ou menos postas em causa, outras nem ficaram perto. Com tudo isto, mais uma vez, se esqueceu da classe média, se esqueceu das famílias numerosas, se esqueceu das pequenas e médias empresas, se esqueceu das microempresas, com isso tudo não vejo nada que possa melhorar. Dentro destas medidas, os meus amigos do PS que me desculpem, mas parece o Orçamento de Estado, uma mão cheia de nada.

**João Luz (CDU)** – A propósito de algumas das intervenções que têm ocorrido neste debate, duas ou três considerações, onde tentarei ser breve.

Perdemos-nos, por vezes, na discussão destas matérias em aspetos de ordem mais política, do debate mais partidário do que outra coisa. Estamos aqui a falar de questões muito concretas e de apoios muito concretos no conjunto das propostas e não estou aqui sequer a fazer, neste momento, nenhuma divisão entre umas e outras, estou a olhar para ambas as propostas como propostas que vêm da Câmara Municipal, aprovadas em reunião de câmara e trazidas a esta assembleia.

Não me parece que se possa falar no reforço de apoio a lanches ou na isenção de atividades de apoio à família ou no reforço para o material de desgaste, vou dar um exemplo que sublinho com relativa importância até pelo número de pessoas que é abrangida da possibilidade da atribuição de um apoio de 10€ para aquisição do passe navegante, é difícil enquadrarmos isto apenas como medidas que ficam bem em outdoors ou que são medidas meramente populistas. São medidas que têm impacto e que têm consequências na vida das pessoas e são medidas que, independentemente de todos entendermos que são insuficientes, às vezes entendemos isso por razões distintas, porque também não somos daqueles que partilhamos que a crise, os problemas e as consequências sociais se recorrem por via do assistencialismo e que as causas profundas daquilo que conduz a esta crise e à situação que as pessoas vivem, são essas as causas que têm que ser combatidas, mas não deixamos de considerar que todas e cada uma destas propostas contam para a melhoria da vida dos nossos munícipes.

Sobre esta matéria julgo que o fundamental nesta assembleia é perceber quem está contra ou a favor das medidas que aqui estão anunciadas hoje para serem discutidas, este é um lado da questão. A outra é perceber como é que, do ponto de vista do trabalho na Assembleia Municipal, procurando ouvir todos, integrando um conjunto de contributos que vieram para cima da mesa, conseguimos no quadro da discussão perceber que existem forças políticas que se limitam, não à proposta, mas à mera recomendação, ao mero enunciado de possíveis soluções abdicando de propor no concreto soluções que se dirijam, de facto, à vida das pessoas. Depois há uma questão que foi aqui dita como se fosse algo complicado, nunca ouviram o PCP e a CDU dizer que são favoráveis a contas desacertadas, o que nos ouviram dizer e vão continuar a ouvir é que dentro daquilo que é o equilíbrio das contas financeiras do município, tudo faremos para ajudar as populações deste concelho e, neste caso, as camadas mais desfavorecidas do nosso concelho.

Existe uma questão, posteriormente ao ponto que se segue, teremos mais tempo para refletir e para discutir este assunto, é interessante as cambalhotas e a tentativa de torturar a realidade até que essa realidade confesse algo que não existe e que não acontece. No ponto seguinte, o Partido Socialista dar-nos-á, certamente, a explicação de como é que vê essa tal subida de impostos e era interessante dizer-nos quanto é que os munícipes deste concelho vão pagar a mais do que pagam este ano em impostos municipais. Mais, era interessante ver, também, que no quadro dessas contas juntassem medidas como aquelas que foram aprovadas aqui relativas ao IMI social ou já conversadas sobre a tarifa social da água, por aí fora. Um conjunto de outras medidas, para além destas que estão aqui enunciadas e que refletem em muito aquilo que é a perspetiva e a vontade de contribuir para termos, também, aqui em Setúbal uma cidade e um concelho mais justo e mais solidário.

**Nuno Carvalho (PSD)** – Gostava de começar por prestar um esclarecimento, que pensava que não tínhamos que prestar, mas ainda assim queremos e achamos que é de todo importante fazê-lo e pedimos que as restantes forças políticas não considerem este esclarecimento como qualquer consideração que não seja algo que esteja naquilo que é o vosso direito. Sobre a apreciação que o senhor deputado Vítor Rosa fez e que é de resto bastante oportuna, porque, de facto, o PSD quando foi mencionado aqui a questão por parte do Sr. Presidente no que diz respeito a esta discussão que está a culminar na assembleia de hoje para um conjunto de medidas anti-inflação, o PSD disse que queria uma Assembleia Municipal extraordinária, inclusive, antes para poder quantificar e debater o assunto e enviou a 6 de outubro um e-mail e um requerimento, para todas as forças políticas, a solicitar essa Assembleia Municipal, que a ser aceite seria marcada 5 dias a seguir.

Foi a 6 de outubro e foi para todas as forças políticas, quer para os e-mails da Assembleia Municipal, quer para os e-mails pessoais que são habitualmente utilizados. Todos os partidos estão no seu direito de não responder, isso é evidente e não questionamos esse direito, agora não se pode é dizer que o PSD se comporte de maneira diferente quando decide ir a jogo com propostas e decide ir com aquilo que se comprometeu, que era com uma Assembleia Municipal que ajudasse a preparar isto.

Não houve uma resposta nesse sentido e não havendo aceitamos, mas este requerimento foi enviado com um anexo juntamente com o texto a explicar essa mesma situação. Este é o primeiro esclarecimento que é fundamental ser feito no que diz respeito àquilo que é a atitude do Partido Social Democrata que depois se pode discordar ou concordar com o conteúdo das propostas, mas nunca se deve colocar em causa o que é a sua conduta no que diz respeito àquilo que se compromete fazer e depois se diz que não se faz. Quanto a isso, este e-mail, creio, que esclarece, por absoluto, aquela que é a nossa postura e o nosso grau de compromisso com estas matérias.

Isto entronca na próxima questão, que se estamos aqui a fazer uma discussão que nos leva a dizer que queremos ser mais oposição que os outros ou que se nos leva a dizer que queremos, de facto, estar a favor das pessoas que, neste momento, mais precisam e mais estão afetadas com aquilo que é a espiral inflacionista. Ora o PSD nessa matéria decidiu tentar avocar as forças políticas desta Assembleia Municipal que não responderam a esse repto quando tentou convocar, porque o PSD só por si não consegue convocar, entenda-se que se o próprio Bloco de Esquerda tivesse respondido que sim, que não respondeu, também não conseguiríamos, verdade seja dita, mas não se pode dizer que o PSD não tentou. Neste

sentido, o outro passo a seguir foi apresentação de propostas na Câmara Municipal e foi o único partido que o fez, o passo seguinte seria nesta Assembleia Municipal qualquer partido fazer algo que o PSD já fez, várias vezes, que é apresentar propostas de alteração. Já fizemos proposta de alteração ao IMI, já fizemos várias propostas de alteração a diferentes matérias e, de facto, estes grupos municipais estão impedidos de apresentar propostas de alteração ao orçamento e essa é que é a vantagem, é que isto não é o orçamento e foi só por essa razão que o PSD aceitou esta Assembleia Municipal e foi só por essa razão que o PSD decidiu convocar Assembleia Municipal e tentar fazer com que esta discussão fosse mais séria.

Para nós, sério é vir discutir propostas, não é opormo-nos apenas às propostas. Para nós, a seriedade está, de facto, em conseguir abordar os problemas e sim deveríamos tentar ter tido uma Assembleia Municipal para quantificar, uma pena que não a tivemos, era muito mais sério. Dirão vocês, os restantes grupos municipais, porque é que não quiseram, mas nunca digam e nunca se pronunciem sobre o PSD que nunca ter tentado fazer.

Sobre essa matéria, senhoras e senhores deputados, indo na apreciação das propostas do grupo municipal do PSD, deixe-me vos dizer que qualquer um dos deputados municipais e grupos municipais pode fazer ou poderia ter feito uma proposta de alteração à proposta do PSD, não o fazendo aquilo que registamos do que entendemos da maior parte dos grupos municipais é o voto favorável. Dizemos que nos sentimos satisfeitos com esse voto favorável, porque temos propostas que vão de encontro aos transportes públicos, a alimentação e a estas propostas juntam-se também, como é evidente, o IMI e a derrama para as empresas até 50 mil euros de volume de negócios e não temos a mesma visão que o Partido Socialista. É uma visão muito socialista que acha que as empresas não pagam IRC, que acham que os empresários não querem pagar impostos ou que fogem aos impostos, ou que acha que as empresas por mais pequenas que sejam, porque 150 mil euros é um restaurante que, às vezes, tem um ou dois funcionários e que até são marido e mulher. Se o senhor deputado municipal acha que 50€ não fazem falta no atual contexto, desafio a ir comigo aos restaurantes deste município. Primeiro, dizer que os senhores, provavelmente, não pagam IRC e os senhores, provavelmente, não vos faz falta 50€. Senhor deputado municipal amanhã venha com o grupo municipal do PSD fazer esse roteiro por uma cidade que está recheada de restaurantes e com empresas familiares. Essa é uma forma de atuar que para um partido que fugiu ao debate e que não quis vir a debate, nós, pura e simplesmente, rejeitamos a não ser que venha connosco e venha fazer esse desafio, já que não fizeram propostas na Câmara Municipal, já que não fizeram propostas na Assembleia Municipal então venha connosco à rua e faça esse debate connosco e diga que as pessoas não precisam de 50€ e negue a realidade de um país e de um concelho que tem, essencialmente, pequenas empresas, empresas familiares. Negue essa realidade, não é connosco, mas senhor deputado venha connosco aos restaurantes, venha connosco às pequenas empresas e negue essa realidade e digo-lhe que não vai gostar da resposta dos municípios, mas venha connosco, porque, se calhar, vai-lhe fazer bem para no futuro nos acompanhar nas propostas.

Para não tomar muito mais tempo, porque há mais propostas aqui, que creio que poderemos até inclusive debater e, como temos a fusão dos tempos, lembrando o Sr. Presidente que o tempo não é só aquele que ali está, não podemos deixar de registar algo que é fundamental, o registo, o tom e a forma. O debate político, quando as pessoas estão a precisar mais, é também na altura em que os partidos devem fazê-lo no registo, no tom e na forma mais precisa, para além de podermos discordar sobre o conteúdo, mas nunca deveremos afetar a nossa ética política dessa maneira, temos que ser sérios a discutir um problema que é muito sério para as pessoas.

**Ilídio Ferreira (PS)** – Vou aceitar o repto, vou procurar ser sério, mas falando mais baixinho, porque não precisamos naturalmente de falar tão alto, não é o falar alto que nos dá razão e que nos leva a que os outros nos oiçam.

Começar por dizer que tem sido muito falado a propósito da questão do Partido Socialista não ter apresentado uma proposta, gostava de dizer que o PS apresentou uma recomendação e, se a memória não me falha e se não estou enganado, mas os senhores vereadores poderão retificar, terá sido o primeiro partido a fazê-lo no dia 12 de outubro de 2022. Houve, entretanto, um pedido, um apelo do Sr. Presidente da Câmara que li na comunicação social, dizendo que se tratava de uma matéria que deveria preocupar

todas as forças políticas e que, portanto, fazia um apelo para que as forças políticas contribuíssem para se encontrar uma solução que o PS entendeu que seria uma solução abrangente e conjunta de todas as forças políticas e nesse sentido foi o esforço que o PS fez, estando, inclusivamente, nas reuniões que foram solicitadas pelo Sr. Presidente.

O PSD apresentou uma recomendação com propostas concretas, bastava substituir o nome recomendação por proposta e apresentá-la na reunião de câmara, mais, tinha esses valores quantificados e não o fez, obviamente, por razões políticas que já disse, ou seja, se o Sr. Presidente estava empenhado que fosse aprovada apenas uma proposta de todas as forças políticas, o Partido Socialista não viu razão para estar a apresentar uma proposta de per si, até porque, diga-se também, compreendeu que os montantes que se podiam disponibilizar não eram ilimitados e a proposta da CDU contemplava algumas das propostas que o Partido Socialista tinha avançado na recomendação.

Isto prende-se com outra questão que é o facto de, e não posso deixar passar isto em claro, ter saído na comunicação social uma notícia da Lusa dizendo que no dia 4 de novembro o Sr. Presidente da Comissão Política do Partido Social Democrata, Nuno Carvalho, tinha acusado o PS de preguiça por não ter apresentado propostas. Devo dizer que é a primeira vez que vejo declarações políticas de um nível que não vou classificar, mas que me sinto incomodado. Devo dizer que ainda me sinto mais incomodado quando elas vieram de quem veio, já ando nisto há 30 anos na Assembleia Municipal e penso que seria dos 38 membros desta assembleia a última pessoa que tinha legitimidade para acusar os outros de preguiça. A memória não é curta e mesmo para aqueles que não têm memória longa, bastava recuar 5 ou 6 meses e tinham, se calhar, por aí exemplos de preguiça.

Não se tratou de preguiça, porque, como eu disse, o Partido Socialista tinha a recomendação pronta quantificada e tudo, era só mudar e em lugar de recomendação pôr proposta. Mesmo que não levasse os valores quantificados, não tinha feito mais do que aquilo que o PSD fez que, pelos vistos, trabalhou muito e que o PSD apresentou uma proposta que não dizia para quando era para aplicar, não se sabe se é para 2022, para 2023. Obviamente, que é uma proposta que tem que ser vertida, tal qual a da CDU, no orçamento que irá ser aprovado, porque se as medidas não forem aprovadas em orçamento, não podem ser realizadas.

A proposta do PSD não quantificava nenhuma das medidas, podem ver a proposta, não há lá nenhuma das medidas que esteja quantificada, portanto, não sabemos se é um milhão, se são 500 mil, se são 2 milhões e fez uma outra coisa ainda excecional, que foi propor a criação de um gabinete que a câmara já tem dois, ou seja, propôs a criação de um gabinete de investidor quando a câmara já tem um gabinete de empresário e já tem um gabinete de Apoio ao Desenvolvimento Económico e aquilo que concluo é que os senhores trabalharam muito, mas trabalharam mal e é extremamente injusto para com os vereadores do Partido Socialista a acusação de preguiça.

Os senhores podem discordar e todos nesta assembleia podem discordar de muitas das intervenções do Partido Socialista e do seu trabalho, mas seguramente todos reconhecem que os vereadores do Partido Socialista têm trabalhado muito nestes meses.

**Eduardo Pinto (PSD)** – Iria começar por uma situação que se passou e que foi um pouco desagradável do Sr. Joaquim Afonso que se dirigiu aqui a dizer que nunca mais votava no PSD.

Estou a puxar este assunto, porque nunca gostei de ouvir uma reclamação e não querer saber o porquê da reclamação e fui atrás do senhor. A resposta do senhor foi muito simples, disse que era proprietário de 3 casas e não quer pagar mais IMI.

Depois disse-lhe que era uma oportunidade que o Partido Social Democrata teve de apresentar aqui umas medidas que vão ajudar a população nos transportes e todas estas que estão por aqui. Ele respondeu-me que não queria saber das crianças, não queria saber de ninguém. Com muita tristeza, penso que aquele senhor não será do Partido Social Democrata, pelo menos nosso militante não será, porque não o conhecemos de lado nenhum ou então é algum erro de casting.

Depois do que foi dito aqui pelo meu colega deputado Nuno Carvalho, o momento e o passado lamentamos. Lamentamos o passado e a oportunidade, mas o momento foi este, a assembleia extraordinária foi convocada e este foi o momento de se apresentar propostas. O PS apresentou quantas?

Zero. Será preguiça? Não sabemos, a verdade é que apareceu zero. O que se está aqui a passar é algo que se note bem, é que o Partido Social Democrata faz uma oposição construtiva e a favor de quem votou em nós e a favor da população. Não estejam a rir, porque quem apresentou zero devia estar calado.

**Presidente da Mesa** – Senhor deputado só um momentinho. A bancada do Partido Socialista está a ficar hilariante. Desculpem lá, mas há o mínimo respeito que todos temos que ter uns pelos outros, há uma intervenção, não concorda com ela, paciência, o mesmo acontece, às vezes, ao contrário. O senhor deputado Marco Costa estava aflito que ainda não o tinha repreendido, não vai só para si, vai para toda a bancada.

**Eduardo Pinto (PSD)** – Que fique bem esclarecido que não estamos a viabilizar aumento de impostos, estamos a viabilizar uma manutenção de impostos, não está a haver agravamento de impostos. Meus caros, neste caso o Partido Socialista, vocês falam, mas estão vazios, se estavam ou não preguiçosos não nos interessa, a verdade é que conseguimos refeições escolares gratuitas ou iremos conseguir, transporte escolar gratuito, bolsas de estacionamento e dísticos para residentes no valor de 50 mil euros. Os gabinetes de apoio ao investidor, pelo menos, vamos tentar que eles funcionem, isenção da taxa de derrama para empresas, como já foi dito aqui pelo senhor deputado Nuno Carvalho e o PSD defende sempre uma oposição responsável, mas sempre a defender os interesses da população. Agora é assim, no meio da savana há os leões, há as zebras e depois há as hienas e isto está-me a fazer lembrar hienas.

**Presidente da Mesa** – É hora de apelar ao respeito de parte a parte.

**Paulo Lopes (PS)** – Senhor Presidente desculpe lá, o deputado do PSD chamou de hiena a um deputado? Não vamos aumentar também os adjetivos.

**Presidente da Mesa** – Quem fala mais alto é que manda. O apelo sério é que haja respeito de parte a parte. Façam o favor, omitam os excessos de linguagem que depois degradam a discussão.

**Paulo Lopes (PS)** – Realmente aqui hoje já se passou de tudo. Ter um deputado do PSD a chamar de hienas aos deputados municipais, não tenho como classificar esta atitude de uma pessoa que nesta Assembleia Municipal criticou o 25 de Abril, que tinha um amigo ou um familiar que tinha um Mercedes e que ficou sem o Mercedes. Lembro-me dessa sua interpelação e que está em ata. A sua preocupação devia de ser outro tipo de assuntos e ter mais cuidado com a forma como se dirige aos seus pares, é que vou ser obrigado a dizer que não há deputados e vereadores do PS preguiçosos, mas andam para aí uns sociais democratas que são uns grandes mentirosos.

**Nuno Carvalho (PSD)** – Uma interpelação sobre a condução dos trabalhos. Senhor Presidente, vou dizer que não considero que qualquer deputado municipal que esteja aqui eleito seja merecedor de qualquer insulto, seja de um deputado municipal daqui, seja de um deputado municipal fora daqui. Ouvi aqui insultos da bancada do PSD e da bancada do PS e acho que é fundamental apelarmos que os insultos acabem, porque essa não é a forma de atuar e mesmo que achemos que os apartes sejam exagerados e, às vezes, há apartes exagerados de todas as bancadas, hoje é de uma e amanhã é de outra. Da nossa parte, o que apelamos, neste momento, é que não haja insultos, é que os apartes permitam, pelo menos, que os oradores possam falar e que se consigam ouvir e que continuemos o debate com a elevação que o grupo municipal do PSD sabe e que todos sabemos ter e que sempre o conhecemos, já tivemos várias vezes e podemos continuar a ter, e que este momento foi excecional.

**Marco Costa (PS)** – Para a defesa da honra. Não me queria prolongar muito, mas o Sr. Presidente desta vez acertou em cheio quando me chamou a atenção e disse que há o mínimo de respeito. Há o mínimo de respeito para com uma intervenção de um munícipe no período de intervenção do público ser respondida

no tempo certo e não com preguiça, passado duas horas e quando esse munícipe já não está presente na sala. Essa foi sem dúvida a melhor chamada de atenção que o Sr. Presidente fez ao mínimo de respeito, mas na minha opinião, creio que se enganou na bancada.

**Presidente da Mesa** – O senhor deputado Marco acabou de dizer que ia fazer uma defesa da honra e emitiu a sua opinião que não tem nada a ver com a defesa da honra, não façam o mesmo, porque há várias intervenções a fazer para o debate.

**Manuel Esteves (PS)** – Cumprimento toda a assembleia, menos este senhor que aqui está. Em defesa da minha honra quero dizer que foi a primeira vez que me chamaram hiena, mas vou-lhe chamar a ele macaco.

**Presidente da Mesa** – Insiste-se em baixar o nível da discussão, o que é lamentável.

**Vítor Rosa (BE)** – Duas ou três notas relativamente às propostas em discussão. Respondendo ao deputado Nuno Carvalho, de facto, recebi o e-mail e não respondi, porque fiquei a aguardar para saber qual era o interesse de todas as outras forças políticas, mas reconheço que recebi o e-mail do PSD.

Na proposta apresentada pela CDU está contemplada algumas das questões que levantámos na nossa recomendação, porque se formos ver o reforço do apoio para IPSS e entidades sem fins lucrativos ou reforço do apoio para o movimento associativo e cultural, elas estão cá contempladas, em grosso modo, com duas propostas que é aprovar a criação de um fundo de apoio à prática desportiva e à criação cultural no valor de 250 mil e também como aprovar a criação de um fundo de apoio social para as instituições e associações do concelho. Há aqui um conjunto de propostas nesta deliberação, há aqui pontos nesta proposta da CDU, não procurando aqui fazer trocadilhos, que representa o cuidado de atender algumas das questões levantadas pelo Bloco na recomendação e daí entendermos a abstenção e não inviabilizar esta proposta bem como algumas apresentadas pelo PSD quanto à gratuitidade dos transportes.

Agora quero dizer que relativamente ao senhor deputado João Luz, quando refere aqui a esfera municipal e no quadro das competências do município, recordo que as propostas apresentadas na recomendação diziam, por exemplo, na primeira, "*Congelamento das rendas residenciais da Câmara Municipal de Setúbal até 31 de dezembro de 2023*", ou seja, isto pode ser transposto para o orçamento. A esta proposta, nada é respondido.

"*Congelamento das rendas dos espaços comerciais da Câmara Municipal de Setúbal até 31 de dezembro de 2023*", uma proposta que pode ser enquadrada dentro do orçamento para 2023, nada disso é contemplado. "*Isenção de 50% das taxas até 31 de dezembro de 2023, referente a mercados, lugares e lojas e atividades económicas não sedentárias, feiras, venda ambulante e prestação de serviços sob a gestão da Câmara Municipal de Setúbal*" e haverá mais duas ou três aqui. Quando falamos que é dentro da esfera municipal e houvesse esse cuidado, mas não houve esse cuidado. Houve aqui um conjunto de propostas que não foram tidas em conta e completamente omitidas, quando se vêm aqui defender medidas dentro da esfera municipal e no quadro das competências do município.

**Rui Lamim (PSD)** – No passado dia 2 houve uma reunião do executivo municipal, aqui nesta sala e sentei-me ali ao fundo, onde foi debatido e aprovado este documento que aqui tenho na mão, que é a proposta originária do GAP e que se tornou a proposta do município que é esta que estamos a discutir inicialmente e que já levou a excessos de linguagem, não só nesta assembleia, mas também lá fora. Excessos de linguagem que resvalam para o mal-educado e para a não verdade, vamos pôr apenas nestes termos. Passo a dizer que, obviamente, estamos a discutir algo de maior importância, o inverno vai ser duro para muita gente e quem nos vê na Net acha que, provavelmente, estamos a dar um mau espetáculo daquilo que deve ser a condução da coisa pública, porque devíamos estar a discutir de uma forma mais eficaz e eficiente como vamos superar as dificuldades que se adivinham.

O Governo faz o que faz, na minha opinião faz pouco, e o município tem que fazer alguma coisa, daqui a razão de existir algumas propostas escritas. Da nossa parte houve, como foi dito, o desafio aqui nesta

assembleia para a realização de uma assembleia extraordinária para debater este assunto, para apresentar propostas e, entretanto, não colheu, não quiseram, estamos aqui, quem escreveu as propostas escreveu-as, quem as apresentou nas reuniões do executivo da câmara apresentou-as, as recomendações são recomendações não são propostas, as propostas podiam ser quantificadas, elas foram quantificadas, podem passar a gravação dessa mesma reunião do executivo, podem ler a declaração de voto que lá está escrito no fim e elas estão quantificadas.

Ouvimos coisas como, foi assim que começou aqui hoje, coligação PSD/CDU, obviamente algo que não existe. Quando passamos para este tipo de linguagem, obviamente, vamos parar onde? Ao Jardim Zoológico. Não vou por aí, nem quero que as pessoas lá em casa percebam que quando começamos a utilizar linguagem demasiado livre e extemporânea para este tipo de coisas que é extremamente séria, resvalamos para sítios onde não queremos estar e eu não quero estar aí.

Vamos tirar as palavras da frente e vamos ver os atos, estive ali sentado, as pessoas dizem o que dizem, mas fazem o que fazem, houve duas abstenções nesta proposta. Nesta proposta está aqui escrito a certa altura, “a manutenção da redução de impostos municipais como o IMI em 0,4 e da participação variável do IRS em 4%”, estamos a falar e foi aprovado pelos vereadores do PS e é estranhíssimo que haja este tipo de observações de que há aumento de impostos e esta foi uma não verdade que foi passada e foi repetida. Imaginem, nós em coligação, é um gozo, obviamente, para todo o mundo, em coligação com a CDU e que estamos a aumentar os impostos do município. Esta mentira foi passada pelos senhores do PS e quando se começa assim e se recomenda que não se propõe, não se escreve, termina mal.

**João Luz (CDU)** – É com pena que assistimos ao resvalar da discussão no quadro da assembleia sobre um assunto que nos deve merecer o maior respeito e a maior preocupação. Resvalar para aquilo que aqui assistimos e não deixamos de lamentar a forma como tem sido conduzido este debate entre as várias forças políticas em presença e subscrevemos o apelo já aqui feito pelo Presidente da Assembleia Municipal no sentido de retomarmos esta discussão ao ponto que interessa e o ponto que interessa é o conjunto de medidas que aqui temos para discutir e os apoios que queremos ou não dar aos munícipes deste concelho.

Relativamente aquilo que me fez pedir o uso da palavra, eram duas questões muito breves. Primeira, o senhor deputado Ilídio Ferreira referiu, por mais do que uma vez, que o Partido Socialista tinha quantificado a sua recomendação e eu gostava de questionar a bancada do Partido Socialista sobre que quantificação foi esta e a que valor é que chegaram. Porque, até agora, pelo menos nas discussões que fui ouvindo sobre este tema ainda não vi o Partido Socialista a avançar com nenhum valor em concreto relativo à quantificação da tal recomendação que apresentaram.

A segunda questão dirige-se à intervenção do senhor deputado Vítor Rosa do Bloco de Esquerda, aparentemente e, se calhar, por alguma dificuldade de expressão minha refere-se a uma parte da minha intervenção que é questão de nos atendermos às questões que são da competência municipal, mas não ouviu ou pelo menos não referiu a outra componente, que é a componente da garantia do equilíbrio das contas municipais.

Valorizamos muito o exercício que foi feito a partir da iniciativa do Sr. Presidente da Câmara de ouvir todas as bancadas aqui presentes, há um conjunto de propostas e de sugestões que versavam sobre temas muito semelhantes e que mereceram um tratamento e o aparecer nesta proposta, em conjunto, pelas dificuldades que os senhores conhecem e que pelas impossibilidades também de origem orçamental seria impossível atender a todos, a cada uma das propostas e a cada uma das bancadas. Aquilo que aqui apresentamos, no quadro desta discussão hoje, foi a tentativa de uma súmula que não ponha em causa, por um lado, competências e, por outro lado, o equilíbrio orçamental do Município de Setúbal.

**Luís Maurício (CH)** – Senhor Presidente, só uma questão sobre a ordem de trabalhos, estamos ainda no ponto 5, certo? É que a bancada do PSD já se estava a desculpar do IMI que era para ver se começávamos a falar sobre o IMI, mas ainda estamos no ponto 5.

**Presidente da Mesa** – Estamos a discutir os pontos 4 e 5 conjuntamente.

**Mário Aranha (PS)** – Fizemos, de facto, um reforço de quantificação das nossas propostas, por exemplo, a isenção de taxas municipais de via pública e de publicidade como os toldos, está calculado em 354 mil euros, isenção de taxas de utilização de espaços culturais e desportivos de 166 mil euros, congelamento de aumento de taxas e rendas municipais habitacionais e comerciais onde se inclui os mercados municipais para 2023, e aqui consideramos um valor de zero, redução da tarifa da água no concelho de Setúbal para 2023, esta não conseguimos quantificar, demos aqui um valor de zero. Também isenção de custos no acesso a transportes públicos para todos os estudantes do ensino obrigatório que residam na área geográfica do concelho e que aqui estudem, 130.350 euros, criação do fundo de emergência social, objetivo, a definição e implementação de critérios e regras para a prestação de apoio financeiro pontual de carácter urgente e inadiável a agregados familiares residentes no concelho de Setúbal de forma a suprir ou minorar necessidades permanentes. Podia continuar, porque a nossa proposta está bastante detalhada, cerca de 300 mil euros, e a criação de um programa municipal de apoio ao rendimento de 112.500 euros, o que perfaz um total de 1.102.850 euros, tendo em conta que há aqui duas parcelas que é um custo que não é possível quantificar, é perda de receita. Este era o primeiro esclarecimento. Obviamente que isto seriam as nossas propostas que seriam enriquecidas também com as propostas do executivo e do PSD perfazendo um pacote de apoio bem maior do que este que aqui tínhamos quantificado e foi este desafio que lançamos.

Relativamente ao desafio que o senhor deputado do PSD lançou, os dados que apresentei são dados do Instituto Nacional de Estatística. Dizem que as pessoas dos restaurantes não pagavam os seus impostos, acho uma coisa estranhíssima, não disse absolutamente nada disso, o que disse foi que cerca de 42% das PME's em Portugal não pagam IRC, que a rentabilidade das empresas está diretamente relacionada com a sua dimensão, tendo em conta uma faturação de 150 mil euros. Prevejo que, se calhar, 50% têm prejuízos fiscais e fazendo aqui umas contas, esses 2% não foi um valor que inventei, também é um valor do Instituto Nacional de Estatística e era só fazer aqui umas continhas e dava os tais valores de 45 euros para quem tivesse um nível de 150 mil euros e que não apresentasse prejuízos fiscais e que cumprisse esta média dos 2%, é uma coisa básica. Ir visitar os restaurantes e perguntar quanto é que faturam, se pagam ou não IRC, e mesmo que consigam atingir os 150 mil euros e consigam os 45 euros, dizer se prefere pagar menos 45 euros ou se quer isenção do que paga de toldo e de outras taxas municipais. Esta é a nossa proposta e abrange todas as microempresas e empresas de Setúbal que tenham este tipo de situação.

**Presidente da Câmara** – Tinha pedido a palavra no início quando foram apresentados os pareceres das comissões, mas houve aqui alguma dificuldade de comunicação, de qualquer forma posso agora fazer aquilo que é a minha obrigação que era, em primeiro lugar, agradecer a todos os grupos políticos que se disponibilizaram para conversarmos, para reunirmos e para saber de cada um qual era a sua sensibilidade relativamente às questões que tinha colocado aqui na Assembleia Municipal.

Não coloquei as questões em nenhum órgão de comunicação, só para que fique bem claro, ao contrário de uma intervenção que já aqui foi feita, fiz a intervenção aqui numa Assembleia Municipal solicitando e manifestando a minha preocupação e a preocupação do executivo relativamente à situação e, infelizmente, àquilo que é a perspetiva de agravamento da situação. Também identifiquei um conjunto de áreas que considerava que eram aquelas que mais diretamente e em primeiro lugar iriam ser afetadas por esta situação. Refiro-me à situação da infância, à situação das famílias com crianças e jovens em idade escolar e, também, às situações das pessoas mais idosas e que têm, como sabemos, orçamentos muito fragilizados e a outros setores, como seja as famílias monoparentais, etc. Foi uma avaliação que fiz e que transmito aqui aos senhores deputados.

Quero, naturalmente, agradecer essa disponibilidade e a conversa que tivemos oportunidade de ter e que resultou nestas propostas que aqui estão. Da nossa parte, creio que da parte de qualquer um dos senhores deputados e das forças políticas aqui representadas, que estamos sempre disponíveis para ter capacidade e para dar resposta a essa crise galopante a que assistimos, mas somos uma entidade pública também, se não fôssemos haveria outras limitações, e, como tal, temos de ter em conta o equilíbrio da situação financeira da Câmara Municipal. Também me recorde de ter chamado a atenção para isso, mas

uma coisa são as competências do município relativamente aos apoios possíveis de concretizar, outra é a garantia do equilíbrio das finanças do município e foi nesse quadro que tratámos dos vários contributos que foram apresentados.

Naturalmente, que nesta proposta, sobretudo naquela que é apresentada pela CDU, pela Câmara Municipal, ela tem em conta este quadro que referi, na reunião com o PSD, eles manifestaram o interesse em apresentar as suas propostas na Câmara Municipal, porque é na Câmara Municipal que se apresentam as propostas como é natural. Também é natural, para que este quadro de equilíbrio financeiro fosse salvaguardado, que as propostas que o PSD apresentou tiveram de ser quantificadas e quantificadas por nós próprios, para termos uma ideia dos valores. Creio que nas propostas da CDU, aquelas que não estão na proposta do PSD estão na proposta da CDU, procurando contemplar o máximo de contributos que foram dados.

Há quem diga, como já aqui ouvimos, que não foi considerada a proposta A, B, C e D desta força política ou daquela, como digo, isto tem limites, mas creio que de uma maneira geral podemos dizer que nestas duas propostas e tendo em conta a minha perceção das áreas mais sensíveis e que, em primeiro lugar, serão afetadas e já estão a ser afetadas pela crise, creio que, tanto na proposta da CDU como na do PSD, elas contemplam esse quadro.

O Partido Socialista não apresentou propostas na reunião de câmara e, naturalmente, que somos livres de fazer aquilo que bem entendemos. Já na reunião de câmara esta questão foi colocada e um dos argumentos que o Partido Socialista juntou foi que tinha apresentado uma recomendação, a qual é do nosso conhecimento, tinha lá propostas e naturalmente que fizemos a nossa avaliação dos custos e devolhes dizer que ultrapassa em muito aquilo que o senhor deputado referiu nas propostas apresentadas na recomendação pelo Partido Socialista. Neste momento isso, também, não é significativo. O que posso dizer é que havia um plafond que tínhamos estabelecido para o conjunto de propostas, se o Partido Socialista tivesse apresentado propostas na reunião de câmara elas teriam sido avaliadas e feito a avaliação financeira de cada uma e teriam todas, a da CDU, a do PSD e a do PS, que coubessem neste quadro para que todos pudessem ter as suas propostas, porque são os que estão representados na Câmara Municipal. O que resultou foi isto e acho que as duas propostas que aqui estão correspondem no seu conjunto àquilo que foi o essencial das propostas, das recomendações e das considerações que foram feitas nas reuniões que tivemos. Há vários senhores deputados que já se manifestaram, naturalmente que lamentam que não se tenha ido mais além, mas é neste quadro que esta situação acontece.

Também ouvi aqui dizer que as famílias estão já com os problemas agravados, mas neste quadro em que estamos e nesta altura do ano é muito limitada a disponibilidade financeira da Câmara Municipal para, desde já, assumir outros compromissos. Já alguém me colocou a questão sobre as situações mais imediatas, mais difíceis, mas o que posso dizer é que qualquer pessoa que apareça nos serviços da Câmara Municipal e que seja avaliada uma situação de extrema necessidade, essa família ou essa pessoa será imediatamente e diretamente encaminhada para a Câmara Municipal, se tiver condições para resolver o problema, ou para as entidades ou instituições que colaboram connosco e que merecem toda a nossa consideração, respeito e colaboração que tem sido manifestada.

Relativamente a outras questões que aqui foram colocadas e que têm a ver com o tipo de critérios para algumas verbas que aqui estão, acho que disse isto na reunião de câmara e disse isso aos senhores deputados que estiveram nas reuniões. Sabemos quais são as áreas, o grande problema é como operacionalizar e isso foi salientado. Há aqui algumas verbas, alguns bolos, chamemos-lhes assim, que o próprio Conselho Municipal de Ação Social possa também e em conjunto, porque lá estão todas essas entidades, poder-nos ajudar a encontrar critérios que possam melhor definir depois como é que se concretizam estas medidas. Algumas que são diretas estão identificadas, não há dúvidas nenhuma sobre elas, mas no que diz respeito àquilo que é um conjunto de verbas conjuntas há aqui dificuldades de operacionalização, ou seja, no sentido de se estabelecerem critérios para que a distribuição destas verbas vá para os sítios certos e para as pessoas que têm essas dificuldades. Terá de acontecer que daqui até à apresentação da proposta do Orçamento que esses critérios estejam estabelecidos e os senhores deputados e os senhores vereadores tenham a oportunidade depois de verem como é que isso se traduz no próprio Orçamento da Câmara Municipal. Se, entretanto, houver tempo para isso, haverá uma

proposta que irá à Câmara Municipal com esses critérios e teremos todos a oportunidade de nos pronunciarmos, de avaliar e de termos essa contribuição da sensibilidade. Mas se não houver condições para isso, acho que há, de facto, há algumas situações que não são fáceis de encontrar os critérios mais rigorosos possíveis para que cada um possa beneficiar, tendo em conta os objetivos que estabelecemos, se não for assim, naturalmente que no Orçamento essa questão estará ultrapassada.

No fundamental era isto que queria dizer, ainda que estas são as medidas que no atual quadro financeiro e orçamental que temos é muito importante dizer que, também, estabeleci que estas medidas ficam cingidas ao ano de 2023, porque se não deixávamos de ter controlo, também, sobre que verbas ou que valores é que estávamos a falar. Poderão, eventualmente, acontecer situações em que tenhamos de tomar mais algumas medidas, isso poderá vir a acontecer em qualquer altura, mas desde já que fique claro que o equilíbrio das contas do município é uma questão central, não somos daqueles que consideram que o controlo do défice é mais importante do que a vida das pessoas e que faremos de tudo para levarmos a nossa missão nesse ponto e salientar este aspeto que é fundamental, porque o risco de não haver controlo sobre as finanças do município existe e sabemos quanto é que isto custa. Quanto é que isto custa para nós, que hoje estamos a gerir as finanças do município, mas quanto é que isto custa para as populações.

Quando falamos do aumento do IMI ou da redução do IMI, naturalmente que essas questões são muito importantes, mas muitas vezes esquecemo-nos quanto é que temos pago ao longo destes anos para regularizar o compromisso que assumimos com o Estado e com as instituições financeiras, para regularizar em 2003 a situação financeira do município e que ainda hoje continuamos a pagar. Quando continuamos a pagar por valores elevadíssimos isto tem a ver com serem os municípios aqueles que mais diretamente sofrem as consequências daquilo que temos de pagar para assumir os compromissos que desde 2003 que temos com as instituições que na altura ajudaram a fazer o saneamento financeiro da Câmara Municipal.

Todas as propostas que aqui estão, estão, de facto, quantificadas, há um valor global que está próximo daquele que foi identificado inicialmente por nós e que estamos no bom caminho, no objetivo de em primeiro lugar estarem as pessoas ou famílias que mais sofrem com esta crise. É este o nosso compromisso, o qual é transversal às forças políticas que estão representadas nesta assembleia e isto é muito positivo.

**Presidente da Mesa** – Peço desculpa se entendi mal no início quando perguntei se queria intervir no princípio ou no final do debate e pareceu-me ter dito para depois, por isso é que estava a aguardar o tempo da intervenção para encerrar o debate.

**Ilídio Ferreira (PS)** – Senhor Presidente é muito rápido, só para esclarecer. Ou eu não me expressei bem ou o Sr. Presidente não entendeu bem, se disse, não queria dizer que o Sr. Presidente tinha feito declarações públicas antes, aquilo que li na comunicação social, e tenho aqui à minha frente o jornal “O Setubalense” de 6 de outubro, foi que o Sr. Presidente tinha feito declarações na Assembleia Municipal apelando a um consenso político no concelho para que o Orçamento de 2023 traduzisse um conjunto de apoios que foram levados a discussão. O que quis reforçar foi que as declarações públicas, pelo facto de terem saído na comunicação social, têm um valor acrescentado ainda, em meu entender, para as forças políticas. Preocupa-me um bocadinho numa matéria destas e todos sabem que o PS só não passou de recomendação a proposta, porque o seu entendimento político foi que não o deveria fazer e que isso esteja a ser explorado politicamente é um mau caminho e é uma má forma, em meu entender, de vermos a democracia e o jogo democrático.

Não havendo mais intervenções, foi a proposta aprovada por maioria e em minuta, com 28 votos a favor, 17 da CDU, 10 do PS e 1 da IL, e 10 abstenções, 6 do PSD, 2 do CH, 1 do BE e 1 do PAN, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 24.

**5. Deliberação n.º 46/2022/AM – Delib. CM n.º 3775/2022 – Medidas de Apoio às Famílias e Empresas do Concelho de Setúbal**

**Manuel Fernandes (PS)** – A Comissão de Economia, Administração e Finanças emitiu parecer favorável por maioria, com os votos a favor da CDU, PSD, CH e IL e as abstenções do PS, BE e PAN, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 20.

**Joana Tomé (CDU)** – A Comissão de Educação, Cultura e Questões Sociais emitiu parecer favorável por maioria, com os votos a favor da CDU, PS, PSD, CH, PAN e IL e a abstenção do BE, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 23.

Não havendo intervenções, foi a proposta aprovada por maioria e em minuta, com 37 votos a favor, 17 da CDU, 10 do PS, 6 do PSD, 2 do CH, 1 do PAN e 1 da IL, e uma abstenção do BE, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 25.

**Paula Soeiro (PSD)** – Fez a seguinte declaração de voto: *“Esta proposta das medidas de apoio às famílias e empresas que visa reduzir os efeitos negativos da inflação no bolso das famílias e empresas contempla um conjunto de medidas com um valor global próximo de 1,1 milhões de euros e mais poderíamos e desejaríamos propor e implementar no auxílio às famílias e empresas, mas de modo consciente e sério propomos um conjunto de medidas que não deverão comprometer o equilíbrio orçamental do município, pois não nos podemos esquecer que temos um município endividado que tem de recorrer a empréstimos bancários com alguma regularidade.*

*Perante a passividade do Partido Socialista, o Partido Social Democrata cumprindo o seu papel de oposição apresentou algumas soluções para mitigar a grave crise que o nosso concelho atravessa. Estas medidas foram assentes numa vertente social de respostas ao forte aumento de preços e visam suprir no concelho, através do Poder Local, o pacote de medidas que já deveria ter sido implementado pelo Governo, como o PSD vem reclamando desde maio, e por cá, semelhante ao Governo, o PS não age, reage. Reage às iniciativas de outros em vez de assumir uma atitude séria e responsável por aqueles que representam os setubalenses e azeitonenses, as suas famílias, as empresas e os negócios. Aqui, tal como no Governo, esquecem-se quando está em causa uma emergência social.*

*As famílias e as empresas precisam de respostas robustas, eficazes e no momento certo.”*

**6. Deliberação n.º 47/2022/AM – Delib. CM n.º 3776/2022 – Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI) do ano 2022 a cobrar em 2023 e Participação Variável do IRS no ano de 2023**

**Manuel Fernandes (PS)** – A Comissão de Economia, Administração e Finanças recomendou que, na Assembleia Municipal, sejam votadas separadamente as matérias relativas ao IMI e à Taxa Variável do IRS. A comissão emitiu parecer favorável por maioria, com os votos a favor da CDU, as abstenções do PSD e IL, e os votos contra do PS, CH, BE e PAN, conforme documento arquivado em pasta anexa à presente ata sob o registo n.º 20.

**Ilídio Ferreira (PS)** – Não tenho objeção, mas o PS tem duas alterações à proposta da deliberação 47, é que nos termos do número 3 do artigo 13 do regimento, na alínea b), do ponto um da proposta, onde está 0,4%, passe a estar 0,37% e no ponto 6, que é a participação no IRS, onde está 4%, passe a estar 3,7%.

**Presidente da Mesa** – Vamos ter que votar na especialidade estes pontos em alternativa e depois é que fazemos a votação final global da proposta com as alterações. Há pontos alternativos, estes pontos votam-se em alternativa primeiro, depois decide-se qual é o valor e depois faz-se a votação final global com os valores aprovados na especialidade.

**João Luz (CDU)** – Senhor Presidente, tendo em conta a proposta agora apresentada pelo Partido Socialista e em cima do momento, legitimamente como entendeu fazer, sugerimos a interrupção dos trabalhos por 5 minutos para podermos avaliar a proposta que foi feita.

**Presidente da Mesa** – Muito bem, então retomamos os trabalhos daqui a 5 minutos.

Fez-se uma pausa de 5 minutos.

**Presidente da Mesa** – Esgotados os 5 minutos vamos retomar os trabalhos normalmente sem mais dúvidas. Temos aqui na especialidade duas alterações propostas à proposta que vai ser discutida, ainda não foi discutida e não estamos a deliberar em definitivo, estamos a acertar os termos da proposta. Vamos votar estas duas alterações.

**João Luz (CDU)** – Temos, de facto, uma proposta de manutenção dos níveis de IMI praticados este ano de 2022 e uma proposta que corrige aquilo que foi, em nosso entender, uma precipitação tomada por alguns partidos políticos no sentido da discussão da diminuição de IMI numa fase muito antecipada da discussão até orçamental para o próximo ano e da verificação das condições económicas e sociais que o próprio país e o município enfrentam.

Temos estado aqui a discutir e acabámos de discutir há pouco e aprovar um conjunto de medidas de apoio social e estas medidas necessitam efetivamente de ter, pela parte do município, como tive oportunidade de referir por diversas vezes, uma garantia de equilíbrio das contas municipais que permita assegurar a sua sustentabilidade e não embandeirar em aventureirismos que conhecemos bem onde é que nos levam e o Município de Setúbal tem esse historial. Portanto, aquilo que apresentamos é uma proposta que mantendo o IMI praticado este ano, garanta que estas condições de equilíbrio estejam garantidas. Percebemos a tentativa do Partido Socialista, com esta proposta de alteração agora aqui apresentada, que iremos colocar em sede de Comissão Permanente, e anunciamos já uma proposta para discutir com todas as forças políticas e observando o nosso regimento ver de que forma é que enquadrámos a apresentação de propostas para não suceder aquilo que sucedeu de sermos confrontados no meio da discussão com propostas alternativas, que são legítimas e bem-vindas, mas consideramos que pode e deve haver um tempo adequado de reflexão e de maturação destas propostas por parte de todos.

Iremos sugerir a todas as bancadas que se proceda a um consenso para se encontrar uma forma consensual de procurar dar aqui algum tempo adequado para podermos aprofundar esta discussão. De qualquer das formas dizer que o Partido Socialista aquilo que nos apresenta, uma vez mais, é a visão, estranhamente, vinda de um Partido Socialista com um discurso que se assemelha ao discurso daqueles que entendem que os serviços públicos não necessitam de financiamento e não necessitam de fazer face aos encargos, aos custos que têm com a prestação do próprio serviço público. Aliás, o quadro inflacionista para os membros da bancada do Partido Socialista não afeta a autarquia e não afeta os custos que a autarquia tem com combustíveis, com energia, com os aumentos das revisões de preços de empreitadas no quadro da legislação que o próprio Partido Socialista aprovou e que, aparentemente, para o Partido Socialista o município não necessita de receitas.

Não querendo cair no erro de levar esta discussão num outro sentido, mas como já tivemos oportunidade de discutir aqui entre nós, conhecemos bem quais é que são as propostas do Partido Socialista nesta matéria em torno da diminuição de despesa do município.

De qualquer das formas e para terminar, entendemos que esta proposta que o Partido Socialista aqui insiste em apresentar é irresponsável, põe em causa as contas e o equilíbrio das contas municipais e não permite dotar o município de condições para enfrentar a crise, continuar a prestar um serviço público de qualidade às populações e apostar num conjunto de medidas sociais que acabámos de aprovar e que esperamos não ter que vir a ter que reforçar no próximo ano, tendo em conta o evoluir da situação e as condições que temos pela frente.

Da nossa parte, vamos votar contra a proposta que o Partido Socialista aqui apresenta considerando-a de um oportunismo político e de uma irresponsabilidade sem limites, aliás, como já nos habituaram ao longo dos anos em matéria financeira e nas discussões aqui no Município de Setúbal.

**Ilídio Ferreira (PS)** – Em 15 de junho passado, o Partido Socialista apresentou em reunião de câmara duas propostas, uma sobre o IMI para fixação em 2023 de uma taxa de 0,37% que em 2022 é de 0,4% e outra referente à participação variável no IRS no valor de 3,7% que atualmente é de 4%. Estas propostas foram aprovadas em reunião de câmara com os votos favoráveis do PS e PSD e em Assembleia Municipal realizada em 24 de junho, ambas as propostas foram aprovadas por maioria com os votos contra apenas da CDU.

Vem hoje a esta assembleia uma proposta da CDU sobre estas matérias no sentido da reversão da decisão desta assembleia de 24 de junho, propondo-se uma taxa de IMI de 0,4% e de participação no IRS de 4%. Não está em causa a legitimidade política e democrática de qualquer força política propor o que bem entender, mesmo que essa proposta anule uma proposta aprovada pelos órgãos da Câmara Municipal e da Assembleia Municipal há menos de 5 meses antes. Para o PS, o que está em causa é que com a proposta de junho os setubalenses viam a carga fiscal que lhes é aplicada pela câmara reduzida, o que não acontece se a proposta em discussão for aprovada. O que está em causa é que com a proposta aprovada em junho, os setubalenses viam a sua carga fiscal aproximar-se um pouco mais da que é suportada pelos municípios dos outros concelhos do distrito de Setúbal e da Área Metropolitana de Lisboa. Se esta proposta for aprovada os municípios de Setúbal continuam a ser penalizados em relação aos dos outros concelhos. Relembre-se que dos 18 concelhos da AML, apenas Mafra tem uma taxa de IMI superior a Setúbal, Sesimbra tem igual e todos os restantes 15 concelhos têm taxa inferior. A posição da CDU é coerente, votou contra a proposta de redução aprovada em junho e agora vem propor a reversão dessa decisão. A posição do PS é coerente, propôs a redução das taxas em junho e votou contra esta proposta na reunião de câmara e votará contra na Assembleia Municipal.

Entende o PS que a redução das taxas de IMI e IRS são imperativas de justiça para os municípios setubalenses e que a câmara tem condições para o fazer e o deve fazer, já a posição do PSD, legítima como já o disse, não deixa de ser estranha e pouco compreensível à luz do que são os comportamentos democráticos normais. É estranha, porque o PSD aprovou as propostas de junho e, para além disso, alguns dos seus membros quer na câmara, quer aqui na assembleia, quer ainda na comunicação social congratularam-se com essa aprovação realçando a justiça da decisão de reduzir um pouco os impostos pagos pelos setubalenses.

Estranhei na altura a intervenção muito contida e algo confusa nesta assembleia durante a discussão da proposta de IMI, do líder da bancada do PSD, mas pensei que tivesse apenas que ver com o adiantado da hora em que as propostas foram aprovadas. Mas mais do que isso, o PSD correu a afixar um placard num dos locais mais percorridos de Setúbal a dizer e cito, *“As famílias setubalenses pagam menos impostos, cumprimos a criação de IMI familiar, a redução do IMI para 0,37%, devolução de IRS de 3%.”* Se alguém não teve oportunidade de ver, só o pode fazer em fotografia, porque o PSD já retirou o cartaz. Por isso digo que a coerência com que a CDU e o PS se apresentam aos setubalenses, o PSD apresenta desnorte e para que ninguém se sinta ofendido, significa, de acordo com o dicionário da Língua Portuguesa, ausência de orientação, ausência de rumo.

Para nós a discussão não deve nem pode ser redução de taxas ou medidas de apoio às famílias e às empresas, a discussão nestes termos está inquinada desde o início. Para nós deverá ser redução de taxas e apoios às famílias e empresas e procuremos soluções para que assim seja. Vamos ver onde a câmara poderá cortar despesas correntes para apoiar as famílias e empresas. Fazer como agora é proposto, anular a decisão de baixar os impostos para apoiar as famílias e empresas é dar com uma mão e tirar com outra. Fizemos as contas, a partir dos valores do orçamento para 2022, partindo da hipótese que esses valores se manteriam no orçamento para 2023, e bastava a câmara reduzir os gastos em publicidade, estudos e pareceres, juros de mora e encargos com cobranças em 20% e os outros serviços onde estão incluídas as avenças, cujo valor não aparece individualizado nas contas e que a câmara não divulga, em 5%, para se

obter uma poupança de 2,3 milhões de euros, valor superior ao estimado gastar nas medidas propostas pela CDU e pelo PSD.

Ao longo dos anos, o PS tem mostrado a sua disponibilidade para participar na elaboração do orçamento para que se faça um esforço para reduzir custos de funcionamento que não sejam essenciais para a manutenção da qualidade dos serviços da autarquia, a CDU tem-se recusado a fazê-lo. Ao fazê-lo perde legitimidade para pôr em causa a nossa convicção de que será possível apoiar as famílias e empresas setubalenses, reduzindo simultaneamente as taxas de IMI e IRS sem aumentar o endividamento e por via da redução de custos supérfluos que a câmara suporta. Por isso, repito, para o PS o que se deveria estar a discutir não era a redução do IMI e do IRS ou se apoiam as famílias e empresas, mas como reduzir custos supérfluos da câmara que permita reduzir os impostos e apoiar as famílias e as empresas.

**Nuno Carvalho (PSD)** – Em primeiro lugar vou começar por fazer um esclarecimento que acho que é importante, uma vez que uma boa parte do discurso que oiço da parte do Partido Socialista, mas muito em particular do senhor deputado Ilídio Ferreira que tem um particular gosto sobre a minha pessoa e tem um particular gosto sobre o PSD, mas tem um particular gosto sobre a minha pessoa, ou seja, tem estado atento se às vezes falo alto demais ou se falo pouco. Consigo compreender que naturalmente possa estar atento a qualquer deputado municipal, mas prefere estar atento a mim, essa parte é que já não compreendo, mas isso é uma opção que lhe compete a si e eu não a comento sem mais um ponto que acho que é fundamental.

O primeiro é um esclarecimento que nunca pensei que tivesse que dar, mas ainda assim vou dar e o senhor deputado Ilídio não teve absolutamente culpa nenhuma nisso, nem um outro deputado, até porque ele não foi o único que fez referência a isso, mas é o facto de várias vezes fazer referência àquilo que foi a minha participação na Comissão de Refugiados que coincidiu, naturalmente, com uma altura difícil da minha vida, designadamente com os meus filhos e foi a razão pela qual, e penso que todos me conhecem, não me consegui empenhar como deve ser. Reconheço essa falta de empenho, reconheço essa falta de disponibilidade e agora sabem a razão e eu sei que não fui usado, nem de perto e nem de longe, com esse propósito e eu é que estou a escolher dar esse esclarecimento e estou a escolher dá-lo agora, porque acho que esta assembleia o merece e eu sei que o senhor deputado nunca tentou explorar isso de nenhuma forma, tem todo o direito e não foi o único a pedir esse esclarecimento.

Para que fique esclarecido, foi uma questão meramente pessoal e não foi mais nenhuma, mas se tentar apontar mais uma falha da minha parte em outro nível em que eu não tenha dado o mesmo compromisso nesta Assembleia Municipal, está totalmente à vontade, neste tem toda a razão e a questão era meramente pessoal.

É um esclarecimento e naturalmente que sei que nunca tentou usar qualquer questão pessoal politicamente e isso eu deixo aqui bastante claro, porque o conheço e sei que é uma pessoa com ética, com princípios, já várias vezes estive aqui nesta Assembleia Municipal e quando ele pede a algum deputado municipal para prestar contas é porque quer que esta Assembleia Municipal funcione bem e estava no seu pleno direito. Julgo que esse esclarecimento é devido pela forma como o conheço e o nível de exigência que ele pede e que fique bastante claro que é um esclarecimento que estou a dar pelo respeito que tenho a si, porque já o conheço há muito tempo, já aqui nos cruzámos e que fique claro que sei que nunca tentou utilizar pessoalmente e nem o senhor deputado Vítor Rosa, que também já me ensinou isso algumas vezes e que o combate político faz parte.

Fazendo esse aparte, vamos ao combate político como ele tem que ser tratado e essa é a parte que interessa. Aqui as considerações que foram feitas da parte do Partido Socialista, foram considerações focadas essencialmente, até como disse e referi no início da minha intervenção, no Partido Social Democrata.

Em primeiro lugar, o Partido Social Democrata gostaria muito de poder ter apreciado nos diferentes momentos aquilo que era a proposta do Partido Socialista, ou seja, tivemos em junho, é verdade, uma proposta que foi apresentada na mesma altura em que o Sr. Primeiro Ministro dizia algo muito simples, “*a inflação não é ainda estrutural*”. Em julho o Sr. Primeiro Ministro António Costa disse “*a inflação, de facto, é um problema e veio cá para ficar, não é temporária*”, não sendo temporária, o Sr. Primeiro Ministro

António Costa disse, naturalmente, que era necessário reagir no próximo orçamento. Até aqui tivemos uma discussão muito interessante sobre os pacotes e até me recordo o que o senhor deputado Paulo Lopes e eu tivemos um debate muito animado sobre o pacote do PSD e o pacote do PS, de facto, percebemos porque era necessário fazer uma reação àquilo que eram as medidas anti-inflação. Isso só denota que todos sabemos que alguma coisa mudou, independentemente de tentarmos aqui pintar como se o cenário de junho com o atual fosse exatamente o mesmo, isso é impossível, sabemos que não é. Podemos tentar dizer que temos que assumir que as situações, do ponto de vista económico, para as famílias e para todos não mudou, mas quando o próprio Secretário-Geral do PS mudou de atitude e o PS aqui não muda de atitude, diria que podemos tirar as ilações da forma oscilante como o Partido Socialista está a gostar de abordar este debate até ao ponto que gosta de oscilar mais o seu debate incida sobre o PSD do que sobre as famílias ou sobre a CDU.

Essa parte fica plenamente registada no que diz respeito àquilo que é a intenção do Partido Socialista e que é legítima. O Partido Socialista está aqui na Assembleia Municipal com outros partidos, se se quer debater mais com o PSD do que com a CDU, está no seu direito, o PSD é que não é obrigado a debater mais com o PS do que com outros partidos e não é obrigado numa matéria tão relevante como é o apoio às empresas e às famílias ter que apreciar assim tanto a postura do PS em detrimento de apreciar aquilo que é meritório e que é bom para as famílias. Nesse aspeto queremos deixar uma questão que é muito relevante, o senhor deputado Ilídio elencou aqui um conjunto de considerações e ideias e até procurou concretizar o máximo possível sobre aquilo que é o valor e o custo da proposta. O que gostaríamos era de perceber qual é a capacidade, neste momento, de sabermos qual o valor a que esta proposta alternativa, que é apresentada por parte do Partido Socialista, isto referindo naturalmente ao executivo, qual é o montante de 0,4 para 0,37, quanto é que isso efetivamente vale para podemos avaliar com maior clareza? Lembrando que essa era a forma de debate que o PSD queria ter, quando pediu à Assembleia Municipal e quando apresentou propostas e, portanto, não vamos agora nos condicionar na nossa forma de debate, esta forma não aceitamos, não achamos que é boa nem produtiva, apresentar em cima da hora algo que é tão importante como o próprio PS diz para as famílias. Algo que é tão importante não se apresenta em cima da hora, mas apresentando, porque tem esse direito, gostaríamos de saber quanto é que ela vale.

**João Luz (CDU)** – No âmbito desta minha intervenção começava por apelar novamente ao conjunto das bancadas para procurarmos manter um determinado nível de discussão sem recorrer a truques e a gestos menos simpáticos e alguns elementos da bancada do Partido Socialista compreenderão melhor do que outros aquilo que estou a dizer.

Acho que hoje estranhamente tem-se vindo a tornar um hábito um determinado tipo de postura que acho que não contribui para a elevação do nosso debate e para a discussão séria dos temas que estamos a discutir. Estamos aqui a discutir matérias que impactam sobre a vida das pessoas e parece profundamente desadequado que determinados eleitos recorram a um certo estilo de intervenção silenciosa, procurando provocar ou espicaçar outras bancadas. Desadequado na nossa opinião e, portanto, fazíamos esse apelo a todos para procurarmos conjuntamente corrigir este ou aquele empolgamento na discussão que, por vezes, acontece a todos.

Relativamente às questões que estamos aqui a tratar e à sua importância acho que é preciso, no quadro da discussão que estamos a fazer, recentrar algumas matérias. Tem havido no Município de Setúbal uma trajetória decrescente de impostos, designadamente em matéria de IMI e de participação variável do IRS, que ainda na sessão passada aprovámos, por iniciativa de outros partidos e com a abstenção da CDU, o IMI familiar, hoje aprovámos isenções de derrama e é falso dizer-se que, no quadro do funcionamento dos órgãos autárquicos e das decisões políticas aqui temos tomado, há uma opção por insistir em cargas fiscais máximas sobre os municípios.

Também há outra matéria, o Partido Socialista colocou aqui um conjunto de questões sobre quem é coerente e quem é incoerente e, de facto, de incoerência não podemos acusar o Partido Socialista, porque nesta matéria tem sido coerente. Há muitos anos que é coerente sobre esta matéria no Município de Setúbal e esta ideia de que é possível gerir sem meios e sem recursos tem sido um paradigma das posições políticas do PS neste concelho. Mais do que o problema que já foi aqui referido da dívida que se encontrou

no após gestão do Partido Socialista aqui em Setúbal, mais complicado e mais grave do que essa dívida foi a total ausência do município de meios para fazer face ao cumprimento das obrigações e dos encargos que tinha. É precisamente por isso que não estamos disponíveis, nem dispostos a viver novamente no concelho de Setúbal e não se pode colocar a questão de dizer que é uma aritmética falsa ou que é uma falsa questão discutir entre medidas sociais e diminuições ou reforço de diminuição de taxas fiscais, até porque se o objetivo da redução que propõem de IMI e de taxa de participação variável no IRS é ajudar as famílias, então vamos, de facto, fazer essa contabilidade e vamos ver novamente quais são as opções de classe que o Partido Socialista aqui nos apresenta.

Essas opções ficam evidentes quando o Partido Socialista insiste sistematicamente na Assembleia Municipal, mas afirmámos na campanha eleitoral, faz parte do nosso programa eleitoral, e fizemos essa opção clara por uma descida progressiva, gradual e responsável dos impostos municipais, o Partido Socialista, um bocadinho à semelhança do que fez com a recomendação, apresenta e depois logo se vê. Apresenta propostas de diminuição destes impostos sem ter em reflexão ou sem ter em linha de conta um conjunto muito alargado de dados sobre a situação financeira e sobre os objetivos de políticas municipais, de prestação de serviços públicos e por aí fora.

Este tem sido o histórico que temos discutido recorrentemente nesta assembleia e daí ter referido que o Partido Socialista se apresenta novamente nesta discussão coerentemente, optando não por direcionar apoios e garantir o financiamento a um conjunto de medidas em concreto de apoio a camadas mais desfavorecidas, mas insistindo numa ideia e num discurso, numa narrativa que ignora que temos vindo a descer progressivamente o IMI, a taxa de participação variável de IRS e ignora por completo estas matérias e aquilo que nos diz é que não estamos disponíveis, aliás, em muitas circunstâncias aquilo que temos ouvido continua a ser a lógica da CDU com as taxas máximas, por aí fora, porque é este o discurso que se faz. Dizem algo que ainda não ouvi nesta discussão em resposta à pergunta clara sobre o que disseram em todo o lado de que iria existir um aumento de IMI no concelho. A pergunta que fiz há pouco, volto a referi-la, quanto é que um município deste concelho pagará a mais no próximo ano em relação a este ano, sendo aprovada a proposta que a CDU aqui trás? A essa pergunta ainda não ouvimos resposta àquilo que ouvimos os senhores dizer, é que o IMI vai ser aumentado.

**Ilídio Ferreira (PS)** – O meu tempo é pouco para ler o que o que tenho aqui, mas vou só dar duas notas rápidas antes de o fazer. Em relação ao senhor deputado do PSD Nuno Carvalho, só falei do assunto, porque não gostei de ver a questão da preguiça e também gostaria de dizer duas coisas. Primeiro, se quando discutíamos aqui a questão, numa sessão anterior, do que se passou com a comissão que coordenou, se tivesse dito que tinha sido por questões pessoais o que tinha dificultado o seu trabalho, teria ficado calado e devo dizer-lhe que não gostei foi na altura da justificação que, de algum modo, tentou dar para o assunto, mas devo dizer-lhe que, a partir desta altura, para mim é um assunto morto. Segunda questão, relativamente ao senhor deputado João Afonso, o Partido Socialista tem sido coerente, tem sido coerente nas suas propostas de redução, temos feito o apelo para que a CDU se sente connosco para vermos a redução de despesas. Sabemos que a CDU é avessa a reduzir despesas de funcionamento por razões que compreendo e sei que historicamente tem uma justificação, mas agora compreendam é que não temos que ter os mesmos critérios de gestão que a CDU tem e não tendo os tendo, temos todo o direito e legitimidade a ter opiniões diferentes daquelas que vocês têm.

Agora vou ler a intervenção que tenho aqui.

*“O PSD pode procurar os factos que entender para justificar a cambalhota que deu, mas desde junho os factos políticos relevantes para o PSD foram dois, em nosso entender, a reeleição do líder da bancada da Assembleia Municipal como Presidente da concelhia do PSD, o que lhe poderá ter dado mais força política e a eleição do novo Presidente do PSD que poderá ter alterado a posição do PSD nesta e noutras matérias. Pode o PSD procurar os argumentos que entender, mas a verdade para nós é simples, o PSD nacional e de Setúbal, e aqui refiro-me aos seus dirigentes, aos seus deputados e a alguns dos seus militantes, não todos, prefere que esteja a CDU a governar a Câmara de Setúbal do que o PS e está preocupado com o crescimento da base de apoio ao Partido Socialista de Setúbal pelo excelente trabalho que vem realizando e que lhe dá legítimas expectativas de poder ganhar as próximas eleições autárquicas.*”

*Mas esta posição do PSD não é de hoje, já vem de há muito tempo atrás.*

*Na última reunião de câmara ouvi a senhora vereadora do PSD dizer que esse partido desde 2005 que vinha defendendo a redução do IMI, quando a ouvi pensei para os meus botões, será que quem informou a senhora vereadora o fez com verdade? Parece-me que a senhora vereadora é relativamente jovem, sendo pouco provável que tenha acompanhado o que se passou há 17 anos.*

*Fui vereador nesse mandato e a minha memória disse-me que não deveria ser correta a afirmação, mas como a minha memória também já me vai traindo de vez em quando, fui consultar as atas das reuniões de câmara desse mandato e sabem, sabe o PSD, a senhora vereadora não estava cá, quantas vezes o PSD votou contra as taxas máximas de IMI propostas pela CDU?*

*Não foram 4, não foram 3, não foram 2, nem uma, zero vezes. O PSD, no mandato 2005/2009, não votou uma única vez contra as taxas máximas de IMI propostas pela CDU. Recordo que, nesse mandato 2005/2009, a CDU esteve em minoria com 4 vereadores, o PSD tinha 3 e o PS 2, para além desta posição de viabilização das taxas máximas de IMI, a prática do PSD foi de viabilização dos principais instrumentos de gestão e medidas apresentadas pela CDU. Afinal, a postura do PSD é coerente, não o será com a posição que assumiu em junho, mas é, sem dúvida, com as posições assumidas ao longo de muitos anos.”*

**Nuno Carvalho (PSD)** – Para defesa da honra e vou-me cingir somente a duas partes em concreto. A primeira é que o Presidente do partido eleito, Dr. Luís Montenegro, é uma pessoa totalmente coerente e é coerente até com vários aspetos, inclusive quando foi o caso dos refugiados e creio que mostrou a sua diferença face ao Sr. Primeiro Ministro António Costa e estou certo que o Sr. Primeiro Ministro António Costa deve ter estado em plena sintonia com o Partido Socialista em Setúbal. Aqui conseguimos perceber qual é a postura de cada partido no que diz respeito à oposição, a do PSD foi oposição ao caso dos refugiados e mostrou-se totalmente contra, condenando essa situação.

A segunda questão, é que, em tempos, eu próprio enquanto membro desta Assembleia Municipal já fui descrito de jovem, algo que acho que ainda sou, pelo menos a imagem histórica às vezes ainda assim o engana. Sei que foi referida a questão de memória, mas por ser jovem acompanha a política, por ser jovem é militante, como é o caso da senhora vereadora Sónia Martins do PSD e que inclusive é uma pessoa que tem imensas capacidades e sabe perfeitamente o que é que se passou com o PSD antes, até porque fez o programa do PSD juntamente com outro grande militante do nosso partido que é o Dr. Paulo Valdez. Foi ele que esteve, de facto, em muitas posições e em muitas guerras, creio que o PS, na altura, até várias vezes o elogiou nestas matérias financeiras referindo-se, infelizmente, agora a este período desta forma, porque referiu-se a este período e desta forma no que diz respeito às taxas, sabendo muito bem que havia um contrato de reequilíbrio financeiro e sabendo muito bem porque é que tinha que haver esse contrato de reequilíbrio financeiro. Quanto a esse aspeto o PSD vai-se manter igual, nunca fez referência porque é que tinha que haver um contrato de reequilíbrio financeiro e achamos que o que interessa, de facto, não é falar do passado, é falar do futuro e, portanto, vamo-nos manter coerentes e não vamos fazer referência a isso.

**Ilídio Ferreira (PS)** – Não vejo que houvesse ali defesa da honra.

**Presidente da Mesa** – O senhor deputado fez um aproveitamento da figura, como é frequente, para fazer a intervenção que entendeu com o pretexto da defesa da honra. Nem a honra estava em causa, nem a honra foi defendida.

Faço o apelo agora, ao senhor deputado Ilídio que não faça a mesma coisa.

**Ilídio Ferreira (PS)** – Senhor Presidente não faço a mesma coisa, mas deturpou o que eu disse, não digo que foi propositadamente, aquilo que eu quis dizer foi que os factos se passaram há 17 anos e a senhora vereadora, porque me parece uma pessoa jovem, não deveria ter acompanhado nessa altura e que alguém a informou e a informou mal. Foi só isto que eu disse.

**Flávio Lança (IL)** – A Iniciativa Liberal não poderá acompanhar esta proposta do executivo, uma vez que a proposta não está em linha com a recomendação aprovada por esta assembleia, num passado recente. Entendemos que as restrições orçamentais que este executivo possa ter, em virtude de gestões anteriores pouco eficientes e que existem compromissos assumidos ao abrigo do plano de reequilíbrio financeiro, defendemos um outro caminho, uma solução alternativa que irá ter impacto na vida dos setubalenses e que, de resto exprimimos na reunião que tivemos com o Sr. Presidente.

Falando do IMI, desde logo que não entendemos porque é que não está refletido o aumento da receita extraordinária que o município teve em 2021 face a 2020, estava no relatório 8 milhões de euros de crescimento apresentado nas propostas de medidas para as famílias.

Não poderiam estas receitas excessivas da Câmara Municipal servir para que se caminhasse no sentido do desagravamento fiscal sobre os munícipes? Se a câmara está a beneficiar com estas receitas caídas do céu, aproveitando os efeitos especulatórios e inflacionários, como referem nos considerandos, para colmatar a insuficiência da gestão corrente ou da dívida, então a solução proposta deverá ser outra. A solução será fazer um uso mais eficiente dos recursos públicos, entenda-se dinheiro dos portugueses, e perceber onde estão os excessos que poderão ser eliminados e, infelizmente, sobre este ponto ainda não vimos uma única proposta. Poderão argumentar que, também, as despesas correntes têm aumentado, mas queremos que é impossível que consumam os valores acima referidos, pelo que existe margem para ajudar os setubalenses com o decréscimo desta taxa e, assim sendo, mantemos o voto contra e exigimos a continuação da estratégia já votada na supracitada Assembleia Municipal em passado recente, a redução do IMI para 0,37.

Em relação ao IRS, à participação variável, uma das formas que este executivo terá de facilitar a vida dos setubalenses é de modificar a participação no imposto sobre o rendimento, permitindo a devolução do dinheiro fruto do trabalho realizado por quem trabalhou, permitindo assim às famílias terem mais rendimento disponível no seu dia a dia.

Lembramos a comunicação do Sr. Presidente em junho de 2022 sobre a diminuição da participação do IRS que agora tenta manter. Os beneficiados serão 20% da população com maiores rendimentos que receberão perto de 75% dos 2,2 milhões de euros que o município deixará de receber, enquanto 60% da população, com menores rendimentos, apenas receberá 8%.

A pergunta que deve ser colocada é, porque existem tantas pessoas em Setúbal que estão neste escalão, o que é que foi feito nos últimos anos para que os setubalenses não tenham conseguido subir o seu nível de vida? Não aplicar uma medida que protege o fruto do trabalho dos setubalenses por devaneios ideológicos sobre a progressividade dos impostos e porque não se conseguiu melhorar as condições de vida é injusto.

É por isso que os liberais falam em crescimento e diminuição do peso do Estado, foi criado um labirinto de impostos para que não se penalizem os mais pobres, com medo de beneficiar os ricos, ricos, que na prática são a classe média. A Iniciativa Liberal continuará a defender as medidas do seu programa autárquico apoiando a descida progressiva da participação variável do IRS até aos 2,5%, medida essencial para que os cidadãos usufruam mais do fruto do seu trabalho.

**Luís Maurício (CH)** – Em relação a esta proposta, o CHEGA vai votar contra, porque acha que é uma proposta que, no mínimo, não devia acontecer, porque isto já está tão mal para a classe média e já a CDU fazer esta proposta e concordar com esta proposta para por o IMI mais alto, compreendemos, agora o PSD que representa a social democracia... Nesta altura o Sá Carneiro deve estar a pensar como é que o PSD se coliga à CDU? Como é que o PSD está ao lado da extrema esquerda a castigar a classe média, porque o problema não é só o IMI, não é só o IRS, o problema é que dentro do IMI, somos pessoas que a OCDE prevê que os juros aumentem em 4%, a taxa Euribor pode chegar aos 5% em 2023, mais este aumento de IMI é sinal que o PSD, que é da social democracia, está a fazer uma grande social democracia pelos setubalenses.

O senhor que esteve aqui no início falou tudo, nem precisávamos estar aqui a falar sobre o PSD, porque este senhor disse, em poucas palavras, o que ia acontecer, o PSD vai perder votos, vai continuar a perder

votos, porque estas medidas populistas não nos levam a lado nenhum. Por fim para acabar, como diz o meu grande líder, esta vergonha do PSD acho que deviam mudar o outdoor e em vez de dizer “Cumprimos”, dizer “Enganamos”.

**Nuno Carvalho (PSD)** – Só para uma interpelação à Mesa. Só para dizer que o PSD não registou o voto do CHEGA nas suas propostas anti-inflação e com o que ouvimos aqui e agora achamos que registámos mal. Não sei se a Mesa tem o registo ou não do voto do CHEGA na proposta do PSD nas medidas anti-inflação, porque pelo que ouvimos achamos que votaram contra, não chegámos a perceber.

**Presidente da Mesa** – O CHEGA votou a favor, senhor deputado.

**João Luz (CDU)** – Apesar do adiantado da hora há discussões que são interessantes, algumas delas até de ordem ideológica. Parece que, quem conhece minimamente o ideário social-democrata, sabe que tem na cobrança de impostos um instrumento para a redistribuição de riqueza e olhando para um conjunto de países que se autodenominam sociais-democratas têm todos eles elevadas taxas de impostos, são até no quadro da Europa países ditos desenvolvidos e que têm cargas muito grandes de impostos.

É interessante ver que no concelho de Setúbal partidos, como o Partido Socialista, estão mais perto da intervenção que o deputado da Iniciativa Liberal acabou de fazer do que propriamente de um ideário social-democrata. Enfim, são vicissitudes à beira Sado. São coisas que nos acontecem por aqui e, como disse o deputado Ilídio Ferreira, não temos os mesmos critérios de gestão e, permita-me sublinhar, ainda bem, faz parte da democracia, da diversidade de opiniões que temos e essa diferença também é demonstrada na prática e nas consequências dessa prática. Porque as consequências da prática da vossa gestão são aquelas que os setubalenses conhecem e que pagam, continuam a pagar e por muito que aos senhores incomode esta conversa e este discurso, a verdade dos factos e a realidade é essa.

Os senhores convivem bem com isso, é o vosso modelo, são os critérios de gestão que defendem e continuam a defender para Setúbal, pelo menos ainda não vos vi fazer uma crítica àquilo que foi o tal modelo de gestão e insistem na ideia de redução da despesa, continuam nesta despesa.

O senhor deputado aqui, diversas vezes, tem falado da redução da gramagem do papel, sempre uma questão interessante no quadro da redução de despesas do município, da parte da CDU toda a abertura para nos sentarmos a conversar convosco sobre aquilo que entendem relativamente à redução da despesa. A redução da despesa, para nós, não é menos serviço público, não é menos apoio a quem mais precisa e não é certamente a degradação da condição de vida dos setubalenses, da atratividade deste concelho e do investimento público que este concelho precisa.

Não é deixar este concelho ao abandono, como ficou na gestão de vossas excelências, não é deixar este concelho na imundice em que se vivia aqui com lixo por todo o lado, nem com os serviços e organização dos serviços municipais completamente destruída. Portanto, total abertura para discutir convosco e para refletir convosco soluções, mas recordando aquilo que são as vossas opções em termos políticos neste concelho.

**Vítor Rosa (BE)** – Não é para interpolar a Mesa, não é para defesa da honra, é mesmo para fazer uma intervenção sobre o tema.

Aqui há uns meses atrás quando discutimos aqui a situação do IMI e da participação variável, mas pegando nesta primeira questão do IMI, aquilo que ouvimos dizer da parte da CDU era que a oposição não gostava de Setúbal e daí quando era feita uma proposta para a redução do IMI era um dos argumentos utilizados. Outro dos argumentos, agora numa procura da defesa da sua gestão camarária da CDU, é aqui dito que o programa da CDU dizia que era para uma descida gradual e agora já é responsável também, relativamente à descida dos impostos.

Recordo-me de que havia aqui discussões em torno do IMI em que era a CDU que dizia que o PS e o PSD, em sede de Parlamento, não tinham permitido a descida até aos 0,40 e, portanto, havia esta discussão também aqui.

É curioso, porque hoje aquilo que temos, que era relativamente à descida gradual e que era aquela crítica que se fazia aos partidos que estavam no poder, PS e PSD, sobre esta matéria a CDU agora quando se consegue reduzir esta taxa de imposto de IMI de 0,40 para 0,37 vem tentar repô-la, novamente, no valor de 0,40. Fica aqui a questão, isto porquê? Porque falamos sempre na questão da gestão e relativamente à questão dos investimentos acho que é aqui que a porca torce o rabo, porque relativamente à questão de investimentos já na anterior sessão tinha invocado alguns dos investimentos feitos por esta câmara, porque esta matéria que estamos aqui a discutir relativamente a estes dois impostos e, segundo as contas que fizemos há pouco atrás, falávamos na ordem dos 2 milhões de euros e é essa verba que vai pôr em causa os investimentos e a gestão de toda esta câmara.

Deixar, também, uma nota em relação ao PS, para ser coerente com a posição assumida também nessa altura, é porque o mesmo partido que aqui procura baixar os impostos e tentar dar algum poder de compra aos cidadãos do nosso concelho é o mesmo que a nível nacional, relativamente às taxas de inflação, relativamente a vencimentos e à reposição de rendimentos dos portugueses tem toda a parcimónia. Na aplicação desta taxa de inflação, seja ela nos aumentos salariais, seja ela relativamente às pensões, entendemos que a falta ou a necessidade de quaisquer sugestões no bolso dos portugueses, no caso concreto aqui dos nossos cidadãos do concelho de Setúbal, ela é bem-vinda e por isso entendemos que não poderemos acompanhar esta proposta de IMI de 0,40.

Relativamente à questão do IRS, tal como também foi dito lá atrás, os 5% do IRS são uma comparticipação no imposto para o município que deve, contudo, merecer de todos uma reflexão sobre a razão de não ser o poder central a determinar esta redução. Face a esta razão, sendo um imposto sobre o rendimento de trabalho, porque é que os trabalhadores devem pagar este imposto pela sua condição e não pelo local onde habitam, a sua redução e consequente redistribuição favorece, por norma, quem mais recebe, nunca sendo uma verba recebida significativa para os economicamente desfavorecidos. Certo é que, mesmo sendo uma verba reduzida aquela que o município recebe e face às dificuldades económicas existentes, um pequeno valor representa uma mais-valia para essas pessoas e é nesse sentido que relativamente ao IMI votarei contra e quanto à outra proposta, seja ela esta proposta da CDU ou seja aquela que venha do PS, será de abstenção.

**Presidente da Câmara** – Naturalmente que estive com a atenção devida às intervenções dos senhores deputados relativamente a esta questão do IMI e do IRS.

Muitas vezes tenho referido a importância de garantir o equilíbrio das finanças do município. Todos os senhores deputados têm conhecimento da situação financeira do município, todos têm conhecimento. Quando apresentamos propostas que não são quantificadas, como aconteceu com o Partido Socialista quando apresentou aquela recomendação e, como já disse, os valores das propostas que estão na recomendação são substancialmente muito superiores àqueles valores que o senhor deputado do Partido Socialista aqui apresentou. Diria que estamos a falar na ordem de muitos milhões de euros, foi a avaliação que fizemos da proposta que o Partido Socialista apresentou na recomendação e isto demonstra a posição que o PS tem relativamente à gestão da Câmara Municipal. Diria eu, quanto pior, melhor.

Naturalmente que nos cabe a nós defender os interesses dos setubalenses, defender o equilíbrio financeiro desta Câmara Municipal que é bastante frágil, como tenho referido tantas vezes.

Peço desculpa, mas a memória também é muito importante, falou-se aqui do comportamento do PSD nos anos difíceis de 2003 a 2005, como bem se sabe todo este comportamento das várias forças políticas na Câmara Municipal e na Assembleia Municipal não há confusão nenhuma entre as posições que a CDU tem tido ao longo dos tempos e as posições que o PSD tem tido.

Agora, há uma questão aqui que é central neste processo, quando falamos do equilíbrio das finanças do município não podemos deixar de ter em conta a posição exatamente do PSD durante os anos de 2003 e 2005, porque foi, independentemente das diferenças que são conhecidas e assumidas, uma posição altamente responsável, tendo em conta a situação em que a Câmara Municipal de Setúbal se encontrava. Não podemos deixar de esquecer ou não podemos esquecer essa posição altamente responsável que o

PSD, os seus representantes na altura na Câmara Municipal e na Assembleia Municipal tiveram relativamente a essa situação extremamente difícil em que a Câmara Municipal de Setúbal se encontrava. Foi graças, naturalmente, ao facto de o PS estar no Governo também, da iniciativa e da posição que o PSD tomou aqui na Câmara Municipal e na Assembleia Municipal que o Município de Setúbal teve acesso a esse contrato de reequilíbrio financeiro. Como todos sabem é um contrato que ainda hoje estamos a pagar e quem paga são os munícipes de Setúbal e quando trazem aqui propostas que põem em risco o equilíbrio financeiro da Câmara Municipal, naturalmente que estamos a pôr em causa, até porque vai agravar ainda mais e de uma forma irresponsável aquilo que os setubalenses e os azeitonenses pagam todos os anos por termos assumido um contrato reequilíbrio financeiro para que os trabalhadores da Câmara Municipal pudessem continuar a receber os seus salários.

É isto, senhoras e senhores deputados municipais, que esteve em causa, é isto que está em causa e da nossa parte faremos tudo para que esta situação não volte a acontecer.

É isto que não deixo, não posso deixar de chamar a atenção aos senhores deputados para as consequências de medidas que, do ponto de vista eleitoral, do ponto de vista dessas ações e dessas manifestações populistas, porque é disso que se trata, são de uma grande irresponsabilidade.

Naturalmente que sabemos as responsabilidades também que o Partido Socialista tem a nível governamental e, neste momento como sabemos, o Partido Socialista tem muitos anos de governação e, portanto, como é um partido que tem essas responsabilidades de governação a nível nacional deveria ter uma posição também mais ponderada no que se refere às posições que tem mantido aqui na Câmara Municipal. Aquilo que ouvimos hoje, seja na primeira fase deste debate, como agora com esta proposta de última hora é naturalmente uma demonstração, o que para mim é uma grande tristeza, de o Partido Socialista em Setúbal estar neste caminho, porque este caminho leva a situações das quais todos ainda nos lembramos e que puseram em risco o bom nome e a capacidade da Câmara Municipal de Setúbal servir os interesses de Setúbal e dos setubalenses.

Aquilo que tem sido a atividade do município, ao longo destes 20 anos, são bem demonstrativas da capacidade que, mesmo com contrato de reequilíbrio financeiro em cima dos ombros, a Câmara Municipal conseguiu fazer por Setúbal, com Setúbal e com Azeitão no desenvolvimento deste concelho, que é um concelho que hoje todos recomendam.

Naturalmente que não fizemos, ao longo de todos estes anos, tudo bem, porque se tivéssemos feito tudo bem, certamente que não seríamos considerados como seres normais que têm a sua atividade e tomam decisões em função de problemas. Há situações que correram menos bem, há decisões que não foram as mais corretas, mas o que conta aqui no fundamental é o resultado final e o resultado está aí à vista, os resultados estatísticos das avaliações que são feitas com rigor estão à vista, são conhecidos, estão publicados e os setubalenses têm hoje orgulho de serem setubalenses, de serem azeitonenses e de viverem neste concelho.

É isto que queremos, que os setubalenses e azeitonenses continuem a ter orgulho da sua terra, algo que não tinham em 2002 quando aqui chegámos. Isso é que é verdade, custa muito a ouvir, mas nestes momentos é importante chamarmos a atenção para as dificuldades, para a bancarrota, porque é assim que se diz e que o povo entende, que encontrámos na Câmara Municipal de Setúbal. Lamento profundamente ter de recorrer a esta situação, mas é verdade, foi uma gestão ruínosa desta Câmara Municipal e que deixou os munícipes de Setúbal sem se sentirem bem na sua própria terra ou na terra que escolheram ou que adotaram para viver. Isto não podemos deixar de esquecer nestes momentos determinantes da nossa vida coletiva.

**Presidente da Mesa** – Vamos tomar decisões, há três aspetos a resolver, primeiro um de metodologia que é a recomendação da Comissão para se votar separadamente, são matérias diferentes e tem toda a lógica, mas temos aqui uma proposta unitária e a assembleia terá que se pronunciar sobre isso e depois as alterações propostas e a seguir é que passaremos à votação final da proposta.

Encontrava-se ausente um deputado municipal do PS.

**Quanto à votação em separado do ponto 6 da parte deliberativa** – Foi aprovado, por unanimidade.

**Quanto ao Ponto 1 – b) Prédios urbanos: 0,4%, propõe-se que seja 0,37%** - Foi reprovado por maioria e em minuta, com 17 votos contra da CDU, 7 abstenções, 6 do PSD e 1 do PAN, e 13 votos a favor, 9 do PS, 2 do CH, 1 do BE e 1 da IL.

**Quanto ao Ponto 6 – Propõe-se que passe de 4% para 3,7%** - Reprovada por maioria e em minuta, com 17 votos contra da CDU, 8 abstenções, 6 do PSD, 1 do BE e 1 do PAN, e 13 votos a favor, 10 do PS, 2 do CH e 1 da IL.

**Quanto à proposta na sua totalidade, excluindo o ponto 6** – Aprovada por maioria e em minuta, com 17 votos a favor da CDU, 6 abstenções do PSD e 15 votos a favor, 10 do PS, 2 do CH, 1 do BE, 1 do PAN e 1 da IL (conforme documento registado sob o n.º 26, arquivado em pasta anexa à presente ata).

**Quanto ao Ponto 6, que é relativo ao IRS** – Aprovada por maioria e em minuta, com 17 votos a favor da CDU, 7 abstenções, 6 do PSD e 1 do BE, e 14 votos contra, 10 do PS, 2 do CH, 1 do PAN e 1 da IL.

**Paula Soeiro (PSD)** – Fez a seguinte declaração de voto: *“O PSD lamenta que o Partido Socialista não tenha respondido à nossa proposta de realização de uma Assembleia Extraordinária com o único foco, as medidas anti-inflação e que não tenha adequada e atempadamente trazido uma proposta fundamentada e quantificada que incorpore a proposta do Partido Socialista agora apresentada.*

*A menção simples de alteração numérica de duas alíneas da deliberação n.º 47 não é o nosso modo de atuação e não a podemos acompanhar. Também não é verdade, como pretendeu o Partido Socialista insinuar e tentar enganar os setubalenses que o IMI subiu, porque o valor aprovado para 2022 mantém-se para 2023. Mais, já há bastante tempo que se sabe que as contas certas do PS, também, neste município resultaram num resgate financeiro desastroso para os setubalenses em que se teve de recorrer à ajuda e apoio do Governo, que na altura era Partido Social Democrata, através da celebração de um Contrato de Reequilíbrio Financeiro e ainda hoje o município não se encontra completamente livre desse compromisso. A vereação e a bancada municipal do Partido Socialista aprovaram a proposta do executivo da CDU, o que expressamente se afirma a manutenção da redução de impostos municipais como o IMI em 0,4 e a participação variável do IRS em 4%, entre outros, e vem neste último ponto, perante uma atitude séria e preventiva do Partido Social Democrata, face à grave crise já identificada, afirmar que recuamos na descida dos impostos municipais. Não, não recuamos, porque somos conscientes e sabemos fazer as contas, não será connosco, o Partido Social Democrata, que o município terá que pedir novo resgate financeiro.”*

**Ilídio Ferreira (PS)** – Fez a seguinte declaração de voto: *“O Partido Socialista lamenta que o PSD e a CDU conjuntamente tenham revertido uma proposta aprovada em junho, que continuava a baixar o IMI e a participação do IRS aos setubalenses. Uma medida justa, uma vez que 15 dos 18 concelhos da Área Metropolitana de Lisboa têm taxas de IMI inferiores àquelas praticadas em Setúbal.*

*Ao reverterem a proposta do IMI e do IRS para darem apoios às empresas e às famílias, o PSD e a CDU estão a dar com uma mão e a tirar com a outra, quando, em nosso entender, o caminho seria de procurar reduzir custos supérfluos que a câmara suporta neste momento.*


*As afirmações feitas aqui, quer pelo Sr. Presidente da Câmara, pela CDU e pelo PSD relativamente à questão da bancarota que encontraram em 2001, não corresponde àquilo que são a realidade dos números. Se nessa altura a câmara estava em bancarota com um endividamento de cerca de 52 milhões de euros, vejam qual é o endividamento no final de 2021. Na próxima sessão traremos aqui o conjunto de obras que, em nosso entender, a CDU gastou dinheiro mal gasto e traremos, também, o conjunto de obras que o PS fez e que levou ao endividamento dos 52 milhões de euros, nomeadamente os milhares de habitações sociais. Não temos aqui os dados, na próxima sessão traremos isso.”*

Esgotada a ordem de trabalhos, o Presidente da Mesa pôs à votação a aprovação da ata em minuta, a qual foi aprovado por unanimidade.

O Presidente da Mesa deu por encerrada a sessão quando eram uma hora e cinquenta e cinco minutos do dia doze de novembro, de dois mil e vinte e dois.

Esta ata foi aprovada por unanimidade, na sessão de ordinária de vinte e quatro de fevereiro de dois mil e vinte e três, contém sessenta e sete folhas, todas numeradas e rubricadas pelo Presidente e pelo Primeiro Secretário da Mesa.

O Presidente da Mesa da Assembleia,



---

Manuel J. Pisco Lopes

O Primeiro Secretário da Mesa,



---

Eusébio Manuel Candeias

---

*Transcrição da gravação áudio e composição por: Helena Cabrita Rosa e Susana Bernardo.  
Redação das minutas e revisão do texto integral por: Eusébio Manuel Candeias, Primeiro Secretário da Mesa.*