



MUNICÍPIO DE SETÚBAL
ASSEMBLEIA MUNICIPAL

ATA DA SESSÃO EXTRAORDINÁRIA
DA
ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE
SETUBAL

Realizada em 08 de novembro de 2019

N.º 6/2019

Aos oito dias do mês de novembro de dois mil e dezanove, realizou-se, pelas dezanove horas e trinta minutos, na Sala de Sessões dos Paços do Concelho, uma sessão extraordinária da Assembleia Municipal de Setúbal, presidida por André Valente Martins, Presidente da Mesa da Assembleia Municipal, e secretariada por Eusébio Manuel Candeias, Primeiro Secretário da Mesa da Assembleia Municipal e por Sónia Margarida Grenho dos Santos Casmarrinha, Segunda Secretária da Mesa da Assembleia Municipal.

I – VERIFICAÇÃO DE PRESENCAS

a) Chamada

O Primeiro Secretário da Mesa da Assembleia Municipal fez a chamada, verificando-se a presença dos seguintes membros, por bancadas:

Coligação Democrática Unitária – André Valente Martins, João Afonso Almeida da Silva Luz, Afonso Augusto da Silva Luz, Jerónimo Manuel Fragoso Lopes, Anita da Conceição Birrento Vilar, Rogério da Conceição Palma Rodrigues, Sónia Margarida Grenho dos Santos Casmarrinha, Diamantino António Caldeira Estanislau, Eusébio Manuel Candeias, João Manuel Martins da Silva, Antonieta Maria Saragoça dos Santos, Nuno Miguel Batista Lopes, Pedro Acácio dos Santos Soares, Maria da Graça Santos Andrade e Manuel Fernando das Neves Rebelo.

Partido Socialista – Vitor Manuel Ramalho Ferreira, Maria João Teigas Santos Palma, José Luís do Rosário Barão, António Manuel Baptista Dias, Patrícia Alexandra das Dores Paz Rodrigues e António Hugo Lindo dos Santos Caracol.

Partido Social Democrata – António Miguel da Costa Ferreira, Pedro Miguel Trindade Veitas Antunes e Carla Isabel Matos Rodrigues Vilhena.

Bloco de Esquerda – Vitor Manuel Freitas Rosa e João Pedro Oliveira Santos.

Pessoas-Animais-Natureza – Maria Suzel Costa Sousa.

Centro Democrático Social – João Paulo Barros Viegas.

Presidentes de Junta – Nuno Miguel Rodrigues Costa (Presidente da Junta de Freguesia de São Sebastião), Rui Manuel do Rosário Canas (Presidente da União de Freguesias de Setúbal), Manuel Paulino Galhanas Véstias dos Santos (Presidente da Junta de Freguesia do Sado) e Celestina Maria Agostinho Brito Neves (Presidente da Freguesia de Azeitão).



Estiveram presentes, por parte do órgão executivo, o Sr. Vice-Presidente, Manuel Joaquim Pisco Lopes e os Srs. Vereadores: Carlos Alberto Mendonça Rabaçal, Pedro Sérgio Fernandes Pina, Ricardo Jorge Fialho Oliveira, Eugénia Filomena Rodrigues Valido Oeiras da Silveira e Silva, Fernando Jorge de Oliveira Paulino, Sandra Marina Frota Gomes, Fernando Miguel Catarino José em substituição do Sr. Vereador Paulo Alexandre Cruz Lopes, conforme documento registado sob o n.º 1, arquivado em pasta anexa à presente ata e Fernando Manuel Monteiro, em substituição do Sr. Vereador Nuno Miguel de Oliveira Carvalho, conforme documento registado sob o n.º 2, arquivado 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, Yolande Paule Juliette Cloetens, conforme documento registado sob o n.º 3, arquivado em pasta anexa à presente ata.

Da bancada do PS apresentaram pedido de substituição Carlos Manuel da Conceição Batista, Manuel Joaquim Gonçalves Fernandes e Filomena dos Anjos Batista Rodrigues Nunes Cunha, conforme documentos registados sob os n.ºs 4 a 6, arquivados em pasta anexa à presente ata.

Da bancada do PPD/PSD apresentou pedido de substituição Paulo Sérgio Rosa Mateus Calado, conforme documento registado sob o n.º 7, arquivado em pasta anexa à presente ata.

Apresentou pedido de substituição, José Inácio Correia Belchior (Presidente da Junta de Freguesia de Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra) tendo sido substituído pelo 1.º Vogal, Sérgio Manuel Trindade Varela, conforme documento registado sob o n.º 8, arquivado em pasta anexa à presente ata.

c) Substitutos e sua posse

Chamado o cidadão que se segue na lista da CDU, Miguel Jorge de Sena Augusto, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

Chamado o cidadão que se segue na lista do PS, Manuel Jorge Silva Esteves, verificou-se a sua presença, pelo que se procedeu à respetiva substituição.

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

d) Faltas

Não houve.

II – PERÍODO DA ORDEM DO DIA

Ponto Único:

Audição do Secretário Executivo da Área Metropolitana de Lisboa para informar a Assembleia Municipal de Setúbal, no âmbito das suas competências em matéria de mobilidade e transportes

Presidente da Mesa – A Assembleia Municipal aprovou uma proposta no sentido de solicitar, nos termos da lei, a vinda do Senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa para nos informar sobre o processo dos transportes e da mobilidade na AML e, com particular incidência, no que diz respeito ao Município de Setúbal.

Quero aproveitar, desde já, para agradecer a presença do Senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, o Sr. Carlos Humberto.

A sessão de hoje vai funcionar de maneira diferente, vou dar a palavra ao Sr. Primeiro Secretário e, de acordo com o que foi consensualizado na Comissão Permanente, vai fazer uma primeira intervenção entre 15 a 20 minutos, depois deixaremos de ter a necessidade de ver o que se passa naquele ecrã e concentrar-nos-emos novamente no ecrã ao fundo, porque o que nos vai interessar são os tempos das intervenções dos senhores deputados, de acordo com a grelha que já é conhecida de todos, e passaremos a ocupar os lugares tradicionais.

Haverá então essas intervenções, de acordo com a grelha D, de seguida o Sr. Primeiro Secretário da Área Metropolitana há-de dar a resposta que entender às questões que forem colocadas e para o final estabelecemos ainda que cada grupo político poderá, se for necessário e se assim o entender, utilizar 2 minutos para pedir esclarecimentos sobre questões que eventualmente não tenham ficado suficientemente esclarecidas.

Assim, termina esta sessão extraordinária, sendo que tem características muito especiais e que é também uma experiência que no futuro, havendo a necessidade de realizar outras sessões deste tipo, seguiremos o mesmo modelo ou faremos as adaptações que forem necessários em função de como esta reunião decorrer.

Dava agora a palavra ao Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, Sr. Carlos Humberto de Carvalho.

Primeiro Secretário (AML) – É com muito gosto e satisfação que estou em Setúbal, na Assembleia Municipal de Setúbal, e é com todo o gosto que darei as explicações que conseguir e que me forem solicitadas.

Antes de começar a fazer a apresentação, sobre a qual tentarei ser tão breve quanto possível, quero dizer-vos que a Área Metropolitana é composta por 18 municípios, 18 presidentes de câmara que fazem parte do Conselho Metropolitano e 5 secretários metropolitanos.

Qualquer destes órgãos multipartidários tem a representação do Partido Socialista, da CDU e do PSD, em ambos os dois órgãos.

Temos feito um esforço que me parece significativo para consensualizar o que é possível consensualizar, sabendo nós que há coisas que não conseguimos consensualizar e, portanto, cada um assume as diferenças e as consequências disso mesmo, mas, no fundamental, todas as deliberações são por unanimidade, as quais são pouquíssimas e contam-se pelos dedos de uma mão e ainda sobram.

Relativamente às questões da Mobilidade e dos Transportes tem sido isso que tem caracterizado as decisões da Área Metropolitana de Lisboa. Ainda hoje na reunião do

Conselho Metropolitano, tomámos algumas deliberações sobre mobilidade e sobre transportes, que já referirei.

Dizer-vos que a nossa visão da mobilidade vai para além dos passes, significativamente para além dos passes. Consideramos que os passes é uma medida importante, mas a mobilidade é mais do que isso, e por isso tomámos um conjunto de decisões, não só relativa aos passes, ao Navegante, mas também decidimos e estamos a trabalhar para constituir uma empresa de transportes metropolitanos de Lisboa, para a gestão integralmente metropolitana e para a gestão de todo o sistema de transportes e de mobilidade.

Estamos a trabalhar afincadamente para termos, já referirei com mais pormenor, uma solução tecnológica que nos permita acompanhar a par e passo tudo o que diz respeito à mobilidade na Área Metropolitana.

Paulatinamente havemos de chegar ao todo, mas é neste sentido que estamos a trabalhar e acompanhamos, também, a par e passo tudo o que tem a ver com o Plano Nacional de Investimentos, ainda que essa não seja decisão da Área Metropolitana, mas acompanhamos porque consideramos que é indispensável todas estas medidas serem reforçadas com intervenções na área das infraestruturas, para o funcionamento do sistema de transportes na Área Metropolitana.

Passando então à apresentação que preparei para vos mostrar.

A Área Metropolitana é composta por 18 municípios, o que me parece mais importante é que são quase 3 milhões de habitantes, 27% da população nacional, 64 milhões de veículos/quilómetros/ano, dos quais 34/35 milhões das autoridades de transporte que são Barreiro, Cascais e Lisboa e que estão ainda a exercer têm essa competência, porque têm um sistema de transportes próprio.

Transportamos 580 milhões de passageiros/ano.

Segundo os Censos, em 1991, em 2001 e 2011, este é um problema gravíssimo, os transportes coletivos perderam para o transporte individual. Se repararem o transporte individual passa de 22 para 42 e para 54%, e isto é um problema que todos reconhecem e percebemos as consequências, não vale a pena falar mais sobre isso.

Fizemos um inquérito à mobilidade em 2017, para termos dados mais atualizados, e se repararem o transporte individual já atinge 60% e o transporte coletivo cerca de 16,5%. O transporte coletivo de deslocações pendulares ainda tem uma percentagem inferior do que tem as deslocações em geral em transporte coletivo.

Perante esta situação e outras, mas esta em particular, decidimos criar o Navegante que vocês conhecem, não vale a pena estar a explicitar em pormenor, o passe metropolitano, o passe Navegante Municipal, o passe Navegante Metropolitano, o passe Família, o Navegante 12 anos, o Navegante +65 e 18 passes municipais. Com esta solução, às vezes não nos apercebemos, mas aquelas cores eram o que os passes anteriores cobriam da Área Metropolitana, o que está a branco é aquilo que os passes não cobriam, ou seja, mais de 900 mil pessoas estavam fora do sistema de passes, mais quase 2 milhões, 2.500 Km². Esta solução permitiu a simplificação tarifária, tínhamos milhares de passes, tínhamos 600 passes base e passámos a 45, o que consideramos que ainda é excessivo, que é preciso reduzir. Porque é que não reduzimos mais? Porque eram passes muito inferiores a 40 ou 30 euros e numa solução em que estávamos a reduzir o preço dos passes não se justificava estarmos a aumentar alguns deles para o dobro ou para o triplo e, portanto, decidimos manter por enquanto até que se vá esbatendo estas soluções como a redução do preço do passe, a simplificação tarifária, a ampliação de intermodalidade e julgo que isto é das coisas, para mim, mais significativas.



Anteriormente tínhamos um passe e podíamos andar num determinado tipo de transportes, hoje podemos andar em qualquer transporte. Daqui de Setúbal, se havemos de ir de comboio, podemos ir de comboio ou de autocarro e, anteriormente, esta maleabilidade não existia e, portanto, consideramos que a intermodalidade é um dos aspetos muito importantes.

Reduzimos as emissões, melhorámos a qualidade do ar, reduzimos e esperamos reduzir o consumo energético e a redução de sinistralidade.

Qual é o resultado até agora?

Isso são os vários meses e é sobre a venda de cartões. Talvez o dado mais significativo é que relativamente ao ano anterior, houve um aumento de 34% de cartões vendidos.

E entre setembro e março, março que foi o último mês em que ainda não havia este sistema, houve um crescimento de 128%.

Este dado é mais significativo, é a quantidade de passes carregados, isto é, há o cartão e mensalmente carrega-se e paga-se o passe. O que me parece aqui mais relevante é que entre setembro de 2018 e setembro de 2019 há um crescimento de 25,5%, há mais um quarto de pessoas a andar de transportes, o que é um dado com significado quando estamos a falar já ou ainda só, se quiserem, de 723 mil pessoas.

Sobre os passageiros transportados, há pessoas que compram o passe, mas não quer dizer que as viagens se façam nesse número, enquanto que a compra de passes ou a venda de passes cresceu 25,5%, nas viagens cresceu 21%.

A distribuição dos passageiros transportados por modo de transporte, o rodoviário ainda continua a ser o transporte coletivo que transporta mais passageiros.

Sobre o passe Família, até setembro houve 5.700 passes Família vendidos, calculamos que possam ser à volta de 18 mil, o que corresponde a 20.400 mil cartões, o que quer dizer que é 3,7 pessoas por família. Como se vê há aí uma família que tem 11 membros.

Com este novo sistema tarifário da Área Metropolitana de Lisboa, considerámos alguns aspetos: mais rendimento disponível para as famílias, mais utilização do transporte coletivo, mais mobilidade para as populações e para os cidadãos em geral, maior proximidade dos vários locais para onde nos deslocamos, aumento da utilização do transporte coletivo fora das horas de ponta, e isto é um processo muito interessante. O crescimento fora das horas de ponta e ao fim de semana é significativo, muito significativo. Mais utilizadores com o cartão +65 anos, outro dado muito interessante, as pessoas passaram a sair mais, a visitar e a passear, menor tempo das deslocações nalguns dos casos, porque permite às pessoas fazer escolha do modo de transporte, porque o preço é o mesmo, maior multimodalidade, como acabei de referir.

Ainda há alguns problemas que precisamos de resolver, há ainda alguma instabilidade financeira do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes), porque está dependente da aprovação dos orçamentos de Estado e não só, mas na nossa opinião devia de haver uma estabilidade.

Todos estamos de acordo em reforçar a oferta e de fazer novos investimentos, particularmente em meios pesados e a infraestruturas de transporte em sítio próprio. A necessidade de encontrarmos soluções estáveis para o transporte inter-regional, a necessidade absoluta de um reforço da oferta.

Foi interrompida a sessão, por causa de uma manifestação pelo rio Sado, realizada por alguns dos presentes que se encontravam na assistência.

Presidente da Mesa – Peço desculpa por esta interrupção, mas é importante saber que estamos na cidade do Sado. Peço-lhe que continue.

Primeiro Secretário (AML) – Uma das situações que referi no início é que estamos a preparar um concurso público para tudo o que são transportes rodoviários na Região Metropolitana de Lisboa. Isto quer dizer que, salvo os transportes que são municipais, ou seja, carris em Lisboa, transportes coletivos no Barreiro e em Cascais próximo, tudo o resto vai ser lançado concurso público.

Este concurso público, que estamos a terminar, ainda hoje foi redescutido, discutido e podemos dizer concluído no Conselho Metropolitano, vai ter, quando for possível o executar, um crescimento de 40% em toda a região metropolitana, isto é, a oferta de transportes rodoviários crescerá 40%, cerca de 30 milhões veículo/quilómetro/ano.

Procura adaptar a oferta à procura, mais intermodalidade, terá horários mais adaptados e maiores lugares oferecidos, é isso que esperamos e desejamos.

Este concurso, 90 milhões de quilómetros/ano, o seu caderno de encargos, depois de ser adjudicado, permitirá uma alteração até 10%, sem alterar o valor veículo/quilómetro. Terá critérios mínimos de qualidade de serviços monitorizados pela Área Metropolitana. O que é que isto quer dizer? A Área Metropolitana terá um sistema em todos os veículos, que lhe permitirá dizer em cada momento aos cidadãos, aos utilizadores dos transportes, que o autocarro que quer apanhar chegará à paragem “X” ou “Y” dentro de 3 minutos, o que permitirá que a autoridade, a Área Metropolitana de Lisboa, verifique se os horários estão a ser cumpridos, se a carreira foi feita, se o autocarro é aquele que estava combinado sair. É uma fiscalização que até agora não era possível ver, ou melhor, até à altura em que o concurso entrar em vigor.

Tem como foco o cliente, o utilizador do transporte coletivo, a informação integrada em vários pontos, nas paragens, nos veículos e em sites. As viaturas terão Wi-fi, haverá videovigilância em cada uma das viaturas até para comparar o número de passageiros que entraram com o número de passageiros que validaram.

O concurso prevê a garantia dos trabalhadores atuais e dos operadores de transportes que têm o seu lugar e com as atuais condições garantidas no novo operador. Haverá uma imagem única do sistema de transportes, fardamento, veículos, paragens, informação, horários, tudo isto será único e uniforme, obrigando a que haja um mínimo de postos de venda e de atendimento aos cidadãos em cada um dos municípios e tem na renovação da frota significativa menor idade média e menor idade máxima, mínimos ambientais, com opções de consumo, redução de energias e de emissões e um sistema de eco condução.

O desenho da rede foi feito, tendo em conta a rede atual, mas aquilo que são os níveis mínimos de serviço, como o serviço noturno, os serviços aos polos e equipamentos integra todas as propostas dos municípios e tem várias reformulações, foi sofrendo várias reformulações.

Para Setúbal, este concurso tem um crescimento de 40% no conjunto da Área Metropolitana, mas o lote em que Setúbal integrará, que é um lote que integra os concelhos de Setúbal, Palmela, Montijo, Alcochete e Moita, cresce 68%. O crescimento da oferta nestes lotes é de 68% e o crescimento da oferta em Setúbal é de 70%. É a proposta que será posta a concurso.

Em Setúbal, há 52 percursos que não tiveram alterações, há 37 percursos com alterações e com reforço de oferta e há 29 novos percursos. Essa é a proposta para Setúbal.

Terminando, questões que é preciso continuarmos a trabalhar, o financiamento municipal do PART do conjunto dos 18 municípios foi, em 2019, de 25 milhões de euros, será em 2020 de 32 milhões de euros, e, se for necessário, esperemos que não seja necessário, terá em 2021 45 milhões de euros.

É indispensável, como disse atrás, que se estabilize o financiamento do PART, ele não pode estar sujeito a variações consoante as opções políticas deste ou de outro qualquer Governo,

tem que ter estabilidade, porque não podemos fazer um lançamento de uma medida destas e depois andar a recuar com a medida.

A criação do sistema tecnológico, estamos a preparar o concurso e uma candidatura de 8 milhões de euros para este sistema tecnológico, permite fazer aquilo que referi atrás.

No âmbito do Programa Nacional de Investimentos – PNI ou outros investimentos, estamos a fazer o levantamento daquilo que consideramos mais importante, especialmente em meios pesados e em transporte em sítio próprio.

Estamos em fase adiantada da constituição da empresa TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa e do operador que terá uma imagem única que será Carris Metropolitana, porque todos os autocarros circularão com essa marca.

É preciso, como referi, encontrar soluções estáveis para o transporte inter-regional, porque o PART financia o transporte regional e municipal, mas não financia o transporte inter-regional, ou seja, do Litoral Alentejano para Setúbal.

A título de exemplo, precisamos de algo mais técnico, mas muito importante, é que este sistema, não é o do Navegante, que hoje os operadores rodoviários fazem, de acordo com a legislação europeia, termina no dia 3 de dezembro, e, portanto, é preciso encontrar soluções até ao momento em que se faça a adjudicação a novos operadores e que esses mesmos operadores entrem com o sistema em vigor. O Governo já aprovou uma medida relativamente a esta matéria que ainda não foi publicada, mas sabemos que já foi aprovada e que permitirá que a situação atual se prolongue até ao momento em que um concurso público possa entrar em vigor.

Eram estas as questões que tinha para vos apresentar e como está previsto, estou disponível para todas as questões que queiram e desejem colocar. Muito obrigado.

Presidente da Mesa – Senhoras e senhores deputados pedia à CDU para indicar um senhor deputado para preencher o lugar na Mesa.

João Luz (CDU) – Sugeríamos a Sónia Casmarrinha.

Presidente da Mesa – Vamos agora dar início à segunda parte, chamamos-lhe assim, desta sessão e que se destina à inscrição dos senhores deputados para uso da palavra, de acordo com a grelha que já conhecem.

João Luz (CDU) – Em primeiro lugar, quero saudar a realização desta sessão e em particular a presença de Carlos Humberto, Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, de quem tenho o privilégio de ser amigo e camarada. É uma pessoa com uma profunda experiência e um profundo conhecimento desta região e da nossa Área Metropolitana.

Em segundo lugar, referir que, para nós PCP e para nós CDU (as forças que compõem esta bancada), é a altura de dizer “até que enfim!”. Esta é uma proposta que nós defendemos há mais de duas décadas, é uma proposta que consideramos fundamental para o exercício do direito das populações à mobilidade e é a concretização de uma velha aspiração das populações desta Área Metropolitana e que tem, quer do ponto de vista social e do ponto de vista ambiental, um conjunto de impactos assinaláveis.

Felizmente, ao contrário do que muitos foram dizendo durante estas duas décadas, comprova-se que é possível concretizar a implementação de um projeto desta natureza, apesar dos obstáculos, das dificuldades e de todos os desafios que se vão colocando. De qualquer das formas não queremos deixar de dizer a todos que nos parece um ganho e que são todos bem-vindos a esta proposta e à concretização deste projeto.

De facto, há no quadro deste projeto um grande e assinalável investimento do conjunto dos municípios e julgo que esta é uma matéria que não pode deixar de ser refletida também aqui entre nós, que é o esforço financeiro que os municípios da Área Metropolitana de Lisboa decidiram e são chamados a compartilhar neste projeto.

No quadro de uma visão estratégica de intermodalidade, como foi referido, este é para nós um aspeto central, o aspeto multimodal deste projeto e a necessidade imperativa de se responder à procura como oferta de qualidade e de quantidade. Sendo natural, na nossa opinião, um conjunto de aspetos até já assinalados numa fase inicial, em relação a estas matérias de que o aumento da procura é de se notar, uma oferta que ainda não tem a quantidade, nem a qualidade desejada nesta primeira fase, mas a importância de se caminhar nesta visão estratégica que a Área Metropolitana tem vindo a partilhar no sentido de se criar um verdadeiro sistema global e integrado na AML.

Depois há, para nós, ainda uma matéria de fundo e entendemos que todas as mais valias deste processo e todas as potencialidades do mesmo não poderão ser alcançadas se não tivermos a coragem de trazer de regresso à gestão pública os transportes coletivos na Área Metropolitana. Isto é para nós um elemento central, não é uma matéria de negócio, é uma matéria de serviço público, é uma matéria que responde às necessidades e aos direitos das populações e não deve estar sujeita a lógicas de lucro. Em alguns casos, distintivo de outros olhares na Área Metropolitana sobre esta matéria, mas não abdicamos dele, consideramos que só uma gestão pública do transporte coletivo pode e conseguirá resolver e responder ao exercício dos direitos de mobilidade das populações nesta área.

Relativamente a Setúbal, julgo que, no quadro da Assembleia, precisamos e devemos olhar para aquilo que é o esforço financeiro em concreto do nosso município neste processo, aquilo que é a realidade que todos conhecemos de uma oferta muito deficiente e com graves problemas no concelho em matéria de transportes e que tem tido sempre aqui as questões associadas à concessão existente como um entrave à resolução de muitos destes problemas.

Este passo que se vai dar com o novo concurso, com a capacidade do município através dos diversos estudos, o plano de mobilidade que o município produziu, aquilo que tem sido a capacidade de reivindicar junto de outros o aumento e o incremento da oferta aqui no concelho, algo demonstrado até na apresentação que tivemos oportunidade de ver, em que o concelho de Setúbal tem um crescimento muito acima da média, um incremento acima da média da Área Metropolitana, dos 40% para os 70%. Isto são elementos que não devemos deixar de ter em conta e também na avaliação que vamos fazendo do trabalho da Câmara Municipal, porque importa ter esta realidade em consideração.

Há um aspeto que julgamos muito caro ao conjunto dos setubalenses e que nós, nesta Assembleia Municipal, mas também fora dela, temos vindo a colocar como preocupação. Tivemos já este Verão a possibilidade de ver estendido e de ver incluído neste processo dos passes sociais intermodais, a deslocação até às praias da Arrábida.

Partilhando e afirmando que a visão dos transportes não pode ser vista na mera lógica “casa-trabalho, trabalho-casa”, entendemos que o direito à mobilidade abrange muito mais do que isto, como a deslocação para fins culturais, para fins de lazer, para os fins que as pessoas e que as populações entenderem necessários.

Temos vindo a colocar, também, a possibilidade da extensão deste passe ao transporte fluvial para Troia, devolvendo ao concelho de Setúbal e aos setubalenses aquilo que é o histórico de deslocação e do usufruto, designadamente das praias de Troia e o acesso a toda a península de Troia, que está aqui mesmo ao nosso lado e que tem hoje uma barreira por via do custo dos transportes.

Para terminar e para abreviar, na nossa opinião, este não é um processo que possa voltar para trás, não é um processo que possa estar sujeito às vontades conjunturais de determinadas maiorias políticas. Este é um processo que, na nossa opinião, não pode voltar para trás pelo que representa, pelos impactos que tem na vida das famílias, por aquilo que representa do ponto de vista ambiental e para os ganhos que têm no plano da mobilidade e da qualidade de vida na Área Metropolitana de Lisboa. Entendemos que é um processo que é necessário aprofundar esta estratégia e ir mais longe, inclusive trabalhando para que num futuro, não tão distante quanto isso, possamos estar aqui a discutir um reforço e um aprofundamento desta estratégia e de caminharmos para transportes públicos de qualidade, gratuitos e que sirvam, de facto, a população como um serviço público que é e com correspondente ao exercício de um direito que as populações têm.

Da nossa parte, continuamos a entender que só com a valorização do transporte coletivo público e com a garantia do direito à mobilidade é que poderemos ter também uma Área Metropolitana digna desse nome, com as pessoas a poderem movimentar-se pelos vários concelhos desta região.

José Luis Barão (PS) – Gostava em primeiro lugar de saudar a presença do Senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana que, para mim, será sempre o Presidente Carlos Humberto e que, desde já, quero associar-me àquilo que é o privilégio de contar aqui com o seu contributo de uma visão multipartidária, mas que certamente tem também o seu cunho na capacidade de produzir entendimentos com os demais partidos que têm representação ao nível das presidências de câmara.

Gostava de saudar necessariamente, não só a sua presença, mas também a intervenção que produziu aqui e que facilita muito o entendimento entre os vários partidos relativamente a esta matéria.

Esta foi necessariamente uma medida que historicamente temos vindo a debater ao longo dos anos, não necessariamente há 20 anos, não direi que é a mesma forma, o mesmo conteúdo de propostas anteriores dos vários partidos, mas de qualquer forma é uma perspetiva evolutiva que nos trouxe a todos aqui e que eu acho que lá fora conseguimos explicar às pessoas facilmente. Às vezes, a capacidade de diálogo suplanta as diferenças que temos muitas vezes partidariamente uns com os outros.

Estamos necessariamente satisfeitos, os cidadãos estão satisfeitos com a implementação desta medida, mas isto não chega, não estamos satisfeitos eternamente, não estamos conformados eternamente com a implementação da medida, embora reconhecendo que no debate atual tem um cunho de transformação e disrupção daquilo que é a realidade atual do transporte das pessoas em contexto pendular e contexto metropolitano.

É necessário fazer uma avaliação profunda, necessariamente sobre as necessidades da rede de oferta e da procura e diria que, também, é preciso fazer uma avaliação sobre o modelo de financiamento desta medida, mas também do modelo de remuneração dos operadores num contexto mais global e também pensar em soluções que inovem na gestão do modelo.

Aqui, em Setúbal, ouvimos frequentemente e julgo que, também, a Área Metropolitana deve pensar no contexto do surgimento de eventuais carreiras rápidas que permitam, não só, uma ligação como existe hoje de transporte rodoviário, mas também eventualmente transporte ferroviário que permita uma ligação mais rápida a Lisboa e com mais vantagens. Julgo que a Área Metropolitana pode e deve, eventualmente, estudar essa matéria.

A geolocalização de que falou há pouco, que estará presente no concurso que foi hoje, de facto, bastante oportuna esta audição, e desse ponto de vista também permite interconexão entre os vários operadores, entre as várias tipologias de transporte público e, provavelmente,

isso é um dos pontos fundamentais que permite uma utilização mais eficiente e mais apelativa dos utilizadores de transportes públicos no seu dia a dia, no seu quotidiano para as suas deslocações. Igualmente garantir a segurança na utilização do transporte público, seja a que horas for, em que modalidade for e também considero muito importante a inserção das modalidades de vigilância que referiu nesse concurso.

Julgamos que é preciso, também, passar a uma ligação mais efetiva com aquilo que é o sentimento dos utilizadores dos transportes, não sei se a Área Metropolitana tem feito, acredito que sim, porque o senhor Primeiro Secretário falou num inquérito relativamente à satisfação dos utilizadores relativamente à utilização do transporte. Ou seja, como a pontualidade, a capacidade, a oferta e a suficiência dos equipamentos e das infraestruturas. É muito importante que, quer a Área Metropolitana, quer também nós como Assembleia Municipal, tenhamos, de alguma forma acesso à informação de como os próprios cidadãos vêm uma medida que acham que é positiva. É comum percebermos na nossa experiência pessoal, mas depois também perceber o que é que os cidadãos almejam a ter mais do que aquilo que já têm, porque é natural que sejam exigentes com a utilização do transporte público.

Também há aqui uma matéria que gostava de perguntar ao Senhor Primeiro Secretário, relativamente à introdução da complementaridade com meios de mobilidade suave, se existe de alguma forma também esse pensamento por parte da Área Metropolitana e que esteja vertido nesse concurso.

Necessariamente também tinha aqui uma questão, da parte desta bancada, qual tem sido o papel da Área Metropolitana na articulação com os Transportes Fluviais Setúbal-Troia e a intermediação ou qual é a participação que, numa fase pré-negocial, direi eu, estaremos em condições aqui de explicitar perante esta assembleia.

Julgo que não é de todo o momento exato, qualquer consideração sobre a intervenção da bancada da CDU nesta matéria, porque me parece que não é esta a altura para fazer considerações, uma vez que estamos dentro de uma ordem de trabalhos que contém um convidado e é desse convidado que esperamos esses esclarecimentos e não vamos fazer aqui um confronto entre bancadas sobre o que achamos relativamente a temas que são recorrentes nesta assembleia e que teremos certamente oportunidade para debater novamente.

Também perceber se há alguma alteração pensada em termos de partilha de receitas entre a Área Metropolitana e operadores, se existe esse pensamento relativamente ao formato, à alteração dessa fórmula de partilha de receitas e, eventualmente também, qual é a visão da Área Metropolitana sobre a forma de compensação dos operadores e como o vão fazer. Obrigação de serviço público, suponho, ou indemnização compensatória, em que formulação é que estão a pensar fazê-lo, seja no novo caderno de encargos, ou no futuro.

Basicamente diria que são estas as questões que o Partido Socialista tem para o nosso convidado, a quem, mais uma vez, agradeço a amabilidade de ter aceite e também uma sugestão que considero muito pertinente de quem a requereu, acho que a todos nos enriquece a sua presença e queria fazer notar isso. Esta casa também é uma casa democrática e tem todo o gosto em receber todos os contributos, mesmo de quem necessariamente não é eleito aqui, mas que tem experiência suficiente e sabedoria para nos explicar o funcionamento do sistema de transportes.

António Costa Ferreira (PPD/PSD) – Em nome da bancada do PSD quero agradecer a presença do Sr. Secretário da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa, já que foi esta bancada que requereu a sua presença nesta assembleia no intuito de todos os presentes e os

nossos munícipes conhecerem a informação possível sobre a atual situação de mobilidade dos transportes rodoviários no concelho de Setúbal, agora inseridos na AML.

O PSD desde a primeira hora que manifestou a sua concordância com os princípios do estabelecimento do passe social e a sua intermodalidade entre os vários modos de transportes na AML e em todo o país, embora e sobre reservas, não tenha acompanhado a metodologia e as práticas da sua implementação, deixando transparecer que esta foi mais uma decisão política eivada de oportunidades, com aproveitamentos eleitorais, já que se avizinhavam dois atos eleitorais.

Seguidamente, passo a enumerar questões que nos preocupam e que gostaríamos de as ver salvaguardadas ou concretizadas.

Primeira: a sustentabilidade económica encontrada no programa de apoio à redução tarifária PART é suficientemente robusta para que, no curto prazo, não afete financeiramente o Município de Setúbal.

Ao mesmo tempo assegurar que se vai melhorar e alargar a mobilidade no território do município e em simultâneo vamos ter meios de transportes renovados, mais económicos, menos poluentes, mais amigos do ambiente, mais confortáveis e seguros com as características e requisitos adequados aos utentes a servir, com acessibilidades ajustadas nomeadamente para as pessoas com mobilidade reduzida e idosas, e ainda a possibilidade de serem transportadas cumulativamente a outros meios de transportes suaves.

Existe algum plano neste sentido e um prazo para a sua concretização?

Segunda: considerando que a opção política tomada não atendeu aos resultados do inquérito à mobilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, resultado realizado pelo INE de julho de 2018, e decorridos mais de seis meses após entrada em vigor do passe social, para quando a reversão das medidas tomadas à posteriori da retirada de bancos em alguns meios de transportes coletivos como forma de iludir a maior procura esperada nos transportes públicos com claro prejuízo do conforto e da segurança dos utentes utilizadores? E de que forma o pensam fazer e em que prazo?

Terceira: se está prevista a sincronização sequencial dos horários de chegada e de partida entre os vários modos de transportes, como forma de reduzir os tempos gastos pelos utentes nos transportes durante as suas deslocações e assim melhorar a qualidade de vida e a produtividade no trabalho.

Estas eram as questões que, de momento, gostaríamos de ver esclarecidas ou respondidas.

Vítor Rosa (BE) – Agradecer em nome da bancada do Bloco de Esquerda, a presença do senhor Secretário Executivo da AML.

Sendo este um tema já debatido através desta assembleia, havendo todas as preocupações do Plano de Mobilidade e Transportes da própria Câmara Municipal de Setúbal, perante todo este enquadramento, solicitar ao senhor Secretário a possibilidade de facultar aos deputados a apresentação que foi feita ou se ela está disponível no próprio site da AML.

Obviamente, corremos o risco de repetições de perguntas, atendendo à matéria em causa e não fugindo um pouco essa regra iríamos colocar a questão sobre os investimentos que aqui foram falados. Relativamente aos novos equipamentos falou-se na durabilidade em termos de anos, gostaríamos de saber se existe essa preocupação e se isso vai acontecer relativamente a novos equipamentos mais amigos do ambiente? Estamos a falar de autocarros elétricos ou de gás? A aquisição de novos equipamentos é dentro daquilo que serão as propostas do concurso?

É nossa preocupação saber se é possível, ou não, a extensão destas medidas da AML relativamente a Troia.

João Viegas (CDS-PP) – Sem dúvida que há enormes vantagens numa gestão integrada dos transportes na Área Metropolitana e pessoalmente não tenho qualquer dúvida, nesta apresentação e nas perguntas que já foram colocadas, bem como nas observações. Centrou-se muito na questão do novo sistema tarifário, embora a apresentação tenha abordado diversas áreas. Para além do novo sistema tarifário temos que reconhecer que ele alterou e vem introduzir um conceito completamente diferente, que permitiu aumentar significativamente o número de pessoas a utilizar o transporte público. A visão da mobilidade e dos transportes tem que ser vista de uma forma completamente diferente, mobilidade não é só transportes, é preciso assegurar investimentos noutras áreas e sensibilização. Percebeu-se que houve um aumento significativo da utilização do transporte individual nas últimas décadas, trata-se de um processo que tem que ser invertido. Para que ele possa produzir efeitos há que melhorar os transportes e esta medida de alteração do sistema tarifário foi importante, mas continuamos com uma qualidade duvidosa destes mesmos transportes, na frequência com que se realizam, na dificuldade que milhares de pessoas todos os dias tem para se deslocar para o seu local de trabalho, para deixar os filhos na escola. Este é um problema central!

Vejo com preocupação a questão do concurso público. Por aquilo que foi dito determina no fim do mês de dezembro o prazo de concessão. No concurso público a ser lançado agora, vão ser dados aos operadores existentes um prazo mais alargado, mas os operadores estarão na dúvida se vão manter ou não os serviços que atualmente prestam. Qual é o prazo que ponderam para que este concurso esteja concluído? Estamos a falar de muitos meses que, provavelmente, pode-se arrastar por um ano, o que significa que iremos ter aqui durante um ano os atuais operadores, que certamente não vão realizar investimentos avultados, nem vão modernizar as suas frotas, porque não sabem se irão manter as atuais concessões. Esta é uma situação que me preocupa.

Na área da mobilidade já foi aqui falada a questão dos modos suaves de transporte: Atualmente há um esforço grande de sensibilização dos utilizadores destes modos suaves de transporte, que atualmente têm muita dificuldade, como é o exemplo dos utilizadores de bicicleta, de as poderem transportar nos respetivos transportes públicos, por isso é necessário fazer algo mais nesta matéria.

Os municípios apresentaram um conjunto de propostas, no âmbito do plano de ação que está publicado, propostas essas que têm compromissos e que em termos temporais têm definidos prazos de execução. Seria importante termos uma perceção desses compromissos, dessas propostas que foram apresentadas, o seu grau de execução e podermos fazer esse acompanhamento.

Do ponto de vista de transparência e daquilo que é um dos objetivos de divulgação destas ações com relatórios, etc., seria importante percebermos qual o grau de execução.

Em relação ao Plano, estive a ler com atenção e apesar de ser referida a preocupação, nomeadamente a questão da segurança rodoviária, o plano não contempla nenhuma medida concreta, nem nenhum compromisso por parte dos municípios em reduzir aquilo que são dados bastante preocupantes em termos de sinistralidade rodoviária, até do ponto de vista dos utilizadores de bicicleta, impedem que mais pessoas possam utilizar este meio de transporte, precisamente porque há uma preocupação com a segurança. Este é um dado e deveria ser um compromisso assumido por todos os municípios da Área Metropolitana de Lisboa.

Suzel Costa (PAN) – Em nome do PAN, quero congratular, em primeiro lugar, a Assembleia Municipal por ter trazido este importante tema a debate e felicitar sua excelência o Primeiro Secretário, pela excelente apresentação de um tema transversal em inúmeros setores da sociedade, sendo que as cidades somos nós, um ecossistema vivo e em constante mutação.

A mobilidade universal das cidadãs e dos cidadãos em meio urbano e em particular a mobilidade sustentável é um direito básico, um direito fundamental e um fator de combate também às desigualdades na acessibilidade, no sentido de acessibilidade para todos e todas e que promova um maior bem-estar e igualdade social. A mobilidade é apenas um meio, o objetivo será sempre o acesso às atividades e oportunidades, contribuindo para uma sociedade dinâmica e inclusiva. Precisamos (e estou a citar) “*de dar respostas às necessidades das pessoas em deslocarem-se livremente, em aceder, em comunicar, em negociar, em estabelecer relações sem sacrificar outros valores humanos e ambientais, hoje e também no futuro*”. Instituída que está, como vimos aqui, a dependência do transporte privado pessoal monitorizado do automóvel nas deslocações diárias e tendo como cúmplice, uma cultura onde a propriedade e a posse do automóvel estão associadas a uma condição socioeconómica mais elevada, a uma imagem de posição social. A batalha na transferência modal, do transporte individual motorizado pelo transporte público coletivo parece ou parecia estar perdida. Citando Napoleão Bonaparte: “*Vamos devagar, porque tínhamos pressa*”.

Portugal assumiu como objetivos de descarbonização da economia, um modelo de desenvolvimento sustentável, rumo à neutralidade carbónica em 2050. Os transportes rodoviários são responsáveis por cerca de 25% das emissões totais de dióxido de carbono, na União Europeia. O debate sobre as alterações climáticas suscita entre outras medidas, a obrigatoriedade da redução das emissões de gases com efeito estufa na União Europeia, entre 45% a 55% até 2030, daqui a apenas 10 anos. Em Lisboa, por exemplo, entram todos os dias 370 mil veículos a combustão, mesmo que todos eles fossem elétricos, conseguíamos descarbonizar a cidade, mas o congestionamento e o problema da mobilidade manter-se-ia, por isso, recentemente congratulamo-nos com a medida da redução do preço dos passes sociais e desejaríamos ainda mais, a gratuitidade dos transportes públicos até aos 18 anos de modo a reduzir o transporte privado e a favorecer os transportes públicos. Para além da questão económica, ainda há muito a fazer, para eliminar as barreiras arquitetónicas que insistem em impedir a acessibilidade das pessoas. Congratulamo-nos, também, com o reconhecimento que o transporte de passageiros é um serviço público essencial, mas as atuais redes de transportes coletivos de passageiros são ainda insuficientes qualitativa e quantitativamente. Os trajetos diários são lentos, são penosos, arriscados, difíceis e atrasados o que privilegia ainda transporte individual nas deslocações, por isso o agravamento da percentagem de gases com efeitos de estufa, o aumento do consumo energético, a sinistralidade rodoviária elevada e o congestionamento. Se queremos mudar o paradigma da mobilidade e dos transportes, se queremos mudanças profundas, se pretendemos alterar os hábitos das pessoas, para além das preocupações com o ambiente e o impacto económico na vida destas, temos de ter uma visão estratégica, holística e transversal. Temos de providenciar o que for necessário para que as necessidades das pessoas, as necessidades reais sejam superadas, a começar pela possibilidade de se deslocarem em tempo útil com maior conforto possível. Temos que apostar na mobilidade coletiva e na integração modal, em devolver o espaço público às pessoas, em privilegiar a mobilidade ativa, aumentar a quota modal da bicicleta e do modo pedonal, em promover os modos de transporte partilhados, a utilização de veículos em energias limpas com benefícios sociais, mas também na saúde, na redução da sinistralidade rodoviária, na economia, no emprego, no ambiente e como se disse aqui, na diminuição da poluição atmosférica, na diminuição da poluição sonora e também na cidadania. Temos que garantir que todas e todos conseguem ter uma vida ativa, seja nos momentos de lazer, seja no acesso ao mercado de trabalho, seja no acesso a serviços, como o acesso à saúde, à segurança ou a quaisquer outros serviços públicos.



Ser cidadão ou cidadã engloba também poder participar numa vida coletiva, numa cidade ou num país onde os serviços públicos, incluindo os transportes, são pensados, tendo como base valores como a não discriminação, com uma inclusão de todas e de todos, com uma tolerância, com respeito e igualdade.

Presidente da Mesa – Tem a palavra o senhor Primeiro Secretário da AML para dar resposta às questões colocadas pelas senhoras e senhores deputados.

Primeiro Secretário (AML) – Obrigado pelas questões que me colocaram e pelos comentários que fizeram, é com muito gosto que estou convosco. Também fui eleito para uma Assembleia Municipal durante doze anos e sei muito bem o que é que isto custa e a exigência que tem.

É preciso olharmos para as medidas que tomamos e vemos que é uma medida importantíssima, excecional, na opinião do Conselho Metropolitano e da Comissão Executiva da Área Metropolitana de Lisboa, no entanto, é claramente uma medida insuficiente. Esta é a base de partida e não vale a pena nos enganarmos, porque este é um facto.

Também há um outro facto, as coisas não acontecem por “obra e graça do Espírito Santo”, elas acontecem com trabalho, com persistência, com clarividência, pressupõe uma visão integrada das coisas, pressupõe uma gestão de meios. Não podemos exigir aquilo que não fizemos. Isto é um sistema que vai evoluindo consoante as nossas capacidades, capacidades de conhecimento, capacidades de concretização e capacidades financeiras.

Todos nós tínhamos consciência que as medidas eram insuficientes, que podia ser muito positiva, mas insuficiente. É insuficiente pelas questões que os senhores deputados aqui colocaram, mas, tal como disse, é preciso a base de partida. É evidente que temos poucos comboios, temos poucos barcos, precisamos que o metropolitano vá mais longe, mas entre a decisão de comprarmos comboios e termos comboios vão 3 ou 4 anos. Sobre isto não haja ilusões nenhuma, porque se há ilusões enganamo-nos. A única medida que o Governo tomou até agora para a Área Metropolitana foi fazer a reparação das carruagens paradas, que são muitas, as quais não tiveram reparação durante uma década e meia. Às carruagens que estavam paradas eram-lhes retiradas peças para reparar as que estavam em funcionamento. Admito que dessas dezenas de carruagens paradas, algumas possam vir para a Área Metropolitana. Foi decidido comprar dez barcos para a Soflusa e foi anunciado que no início do próximo ano irão colocar 100 novos lugares nos barcos da Soflusa. A Fertagus está neste momento a oferecer mais 20 mil lugares dia, que é insuficiente, tendo só retirado os bancos de duas das carruagens. O Metropolitano aumentou a velocidade e conseguiu reparar todas as carruagens, que neste momento estão todas em circulação. Os transportes rodoviários de Setúbal, carreiras para Lisboa e em particular para a Gare do Oriente, mas não só de Setúbal, de Mafra, do Montijo, da Baixa da Banheira tem feito reforços significativos. Os TST já foram buscar viaturas que estão a funcionar ainda com os símbolos da “Arriba”, para tentar dar resposta à procura. Isto foi uma medida disruptiva e nenhum de nós conhecia quais as suas consequências, inicialmente prevíamos a hipótese de um crescimento de 10%, no entanto, já vamos com um crescimento de 25%. Mesmo que tivéssemos meios e não há meios ferroviários, fluviais e de metro, há sempre eficácias a fazer, mas não é no dia seguinte que se consegue resposta.

No que diz respeito ao transporte rodoviário, mesmo com atraso e ainda insuficiente, não é aqui que está o problema, mas sim nos horários, as frequências, as interfaces e isso pensamos que com o concurso se prevê responder a isso.

Isto é um sistema que se vai apurando, mas é preciso todos termos presente que nós Área Metropolitana e Municípios só somos autoridade de transportes no transporte rodoviário, não temos nenhuma interferência no transporte ferroviário, no transporte fluvial ou no metropolitano. A única coisa que temos interferência nessa matéria foi porque o Governo nos deu competências para o fazer, assinou connosco um contrato inter-administrativo no qual refere, “*em relação às questões da bilhética vocês estão mandatados para intervir na bilhética no sistema de passes*”. Não é da bilhética do intermodal, não é do bilhete que se compra avulso, em nada disso temos interferência. A única interferência que temos nos transportes coletivos, que não sejam rodoviários, é o sistema de passes.

Podemos sempre dialogar, conversar, reivindicar, propor, etc., todos os que estamos nesta mesa, todos os que estão nesta sala e os que não se encontram nesta sala.

O desenho de rede que fizemos para o concurso, é um desenho de rede de que é de rodoviária tem em conta todos os modos de transporte. Fizemos um desenho da rede que tinha em conta onde eram as interfaces ferroviários, rodoviários, fluviais, etc., mas a rede é rodoviária, e está previsto que vá tendo acerto, porque a vida é dinâmica.

No concurso futuro as questões que as senhoras e senhores deputados colocaram num grosso modo estão todos previstos, não quer dizer que se concretize tudo, a bicicleta, pessoas com deficiência, informação, melhoria da qualidade, limpeza, questões ambientais. Se não forem cumpridos os operadores têm penalização financeira que lhes é descontada no mês imediatamente seguinte.

O prazo do concurso será de sete anos. A receita é toda da Área Metropolitana e Área Metropolitana paga aos operadores “X” ao quilómetro. É isso que o concurso vai determinar qual é esse “X”. As regras que vamos definir no concurso, os concorrentes têm que obrigatoriamente de cumprir com um conjunto muito grande de itens e têm que fazer um preço para cumprir com esses itens, se não cumprirem serão penalizados. Todas as questões que os senhores deputados colocaram sobre as penalizações estão previstas e se não forem cumpridas teremos que atuar sobre isso.

A propósito das questões colocadas pelo senhor deputado do CDS, até ao concurso temos três fases. A fase atual, é aquela em que os operadores vão fazendo aquilo que hoje já fazem, depois da adjudicação há um prazo que chamamos de período transitório, porque não sabemos se são as atuais empresas que ganham ou se são empresas que vêm de fora, por isso têm que ter um tempo de adaptação, depois haverá um prazo de sete anos em que os operadores têm que cumprir aquelas regras, significa que só terão de cumprir aquela regras a partir do primeiro dia do primeiro ano em que o concurso entra em vigor. Se todos os prazos forem cumpridos e se não houver nenhum problema, nunca demora menos de um ano e é preciso que corra muitíssimo bem. O concurso tem que ir para a Autoridade Metropolitana de Transportes para validação, o qual pensamos entregar já na próxima semana. A Autoridade Metropolitana de Transportes faz as perguntas e valida, abre-se o concurso público e depois é todo um processo que decorre de um concurso público. Ainda não quero dizer valores, mas é sem dúvidas, a longa distância, o maior concurso português de transportes rodoviários.

Estou convencido de que o concurso rodoviário para os transportes da Área Metropolitana é o maior do que o somatório de todos os outros concursos do país, se não é o maior, é muito próximo disso.

Relativamente à compensação dos operadores, depois do concurso será definido “X” por quilómetro, será o que eles propuserem para fazer aquilo que nós determinamos que tem que ser feito. Não há nenhuma destas coisas que tenha validação, que tenha valorização no ato de concurso, porque aquilo é obrigação, não é “quem fizer mais recebe mais”, aquilo é a obrigação que todos têm que fazer.

Trata-se de um sistema muito complexo e não é fácil de explicar, até para mim. Estamos em 2019 a compensar os operadores da seguinte forma (Não me façam muitas perguntas sobre isso, não é que eu não saiba, mas porque é complexo de responder). Nós garantimos aos operadores aquilo que foi a receita dos passes do ano anterior, que foi visto um a um, e acrescentámos a esta receita 15%, que calculámos serem aqueles casos ocasionais, os bilhetes que passaram a passe é receita garantida dos operadores, e se houver crescimento, uma parte da receita é para os operadores a outra parte é para a Área Metropolitana que tem feito investimentos e o dinheiro do PART não é suficiente, por isso tem que se compensar com o que pusemos a mais. Eles vão receber não só o que receberam de passes no ano anterior, mais os 15% da receita e mais 40% daquilo que houver a mais. Os operadores colocaram uma reivindicação que é verdade e é justa, porque no primeiro trimestre de 2019 já vinham com crescimento de 3%, 4% ou 5% e nós não consideramos isso, porque fizemos a receita do ano anterior. Foi hoje aprovado em Conselho Metropolitano dar-lhes mais 1% à receita garantida do ano anterior. Decidimos, que dos 60% que ficavam para a Área Metropolitana para compensar a receita dos operadores, damos aos operadores mais 20%. Sei quais são os valores, mas não é justo torná-los públicos.

Tudo isto é feito deste modo, porque nós não podemos pagar aos operadores aquilo que eles fazem a mais, porque isso tem que se fazer de acordo com as regras da contratação pública. Se vamos fazer contratação pública para as TST fazerem mais quilómetros, quando daqui a um ano tivermos a contratação terminada já não precisamos dos quilómetros, por isso tem que se encontrar soluções legais e auditáveis.

O Transporte para Troia. Sim, nós gostaríamos!

Vocês repararam que na minha intervenção inicial, disse uma coisa que de alguma forma têm a ver com isto. Não está previsto os transportes inter-regionais e o barco é um transporte entre duas regiões, para além disso trata-se de uma concessão da APSS – Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra a um privado, nós não gerimos o transporte fluvial e não somos donos da concessão. Tudo isto para se fazer tem que ter intervenção da Área Metropolitana de Lisboa, intervenção da CIMAL – Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral, da APSS, do Governo e do atual operador. Já fizemos várias conversas e consideramos necessário e muito útil estarmos disponíveis para continuar a trabalhar, mas é preciso ter presente o que acabei de referir, não se trata de uma decisão da Área Metropolitana de Lisboa nem uma decisão individual de nenhuma destas entidades. Com toda a seriedade que estas coisas têm, termos o passe alargada a Troia, que acho que sim, é preciso ter presente a seguinte questão: O passe para Troia é muito importante para a população de Setúbal, é muito importante para as pessoas que utilizam o transporte regularmente, temos que ver como é que fazemos com as empresas que pagam os transportes aos seus trabalhadores, porque nós não podemos estar a financiar as empresas, mas sim os utentes e é preciso ter presente que depois têm acesso ao transporte todas as pessoas que têm o passe Navegante Metropolitano. Não estou a referir a quantidade de pessoas, mas ao custo financeiro que isso terá.

Sim, temos que trabalhar para isso, devemos trabalhar para isso! Sou uma pessoa que não desisto, mas é preciso ter presente as complexidades de tudo isto.

Presidente da Mesa – Obrigado senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, pelo esforço de contenção e também pela ampla exposição em termos de matéria abordada que conseguiu fazer, mesmo com o tempo bastante limitada.

O senhor Vice-presidente da Câmara tinha pedido a palavra agora e embora a ordem dos fatores não seja arbitrária, compreendendo que o senhor Vice-presidente estava com muita atenção àquilo que os senhores deputados disseram e à intervenção do senhor Primeiro

Secretário da Área Metropolitana de Lisboa dava-lhe a palavra para uma pequena intervenção, porque o tempo que a Câmara tinha já passou.

Vice-Presidente da Câmara – Peço desculpa pela minha falta de atenção ao funcionamento da reunião, não me apercebi de quando teria que falar.

A Assembleia Municipal está a fazer uma audição ao Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa, não está propriamente a fazer uma audição ao executivo municipal, mas o executivo municipal tem que obrigatoriamente associar-se a esta prestação de disponibilidade, para ser ouvido agora e em todas as sessões pelo seu órgão deliberativo, mas também deverá participar um pouco, corresponsabilizar-se nas informações que aqui foram transmitidas pelo Senhor Primeiro Secretário, mas antes disso corresponsabiliza-se e acompanha as várias declarações de reconhecimento que foram feitas pelas várias bancadas ao senhor Primeiro Secretário Carlos Humberto.

Quero em nome do executivo associar-me a essas manifestações de reconhecimento, que no momento presente é dificilmente perceptível, mas viremos a lembrar-nos dele no futuro quando os resultados destas ações, que estão a ser desenvolvidas no âmbito da Área Metropolitana de Lisboa, com a participação e a condução prática dos assuntos feita por este Primeiro Secretário, que está a fazer um trabalho muito importante para os municípios. Tenho testemunhado isso, porque vou muitas vezes a reuniões do Conselho Metropolitano, este cidadão tem feito um trabalho excelente pelas autarquias, pelo municipalismo e pelo trabalho da regionalização sem forma e sem nome. Isto é regionalização de que estamos a tratar e isso é possível, porque as pessoas sabem desempenhar o seu papel. Não é nada que seja muito particular nem partidário, qualquer um dos membros no Conselho Metropolitano dirá o mesmo, por isso é possível estar hoje a discutir este processo no ponto em que ele está pronto a ser lançado, um concurso que muda os parâmetros em que estamos habituados a ter transportes públicos coletivos.

Sublinhava o reparo que já foi aqui explicado, muda a questão do negócio dos transportes públicos, que deixa de ser um negócio para passar a ser um encargo dos municípios, através da delegação que deram à Área Metropolitana. Queremos o serviço com qualidade, com um determinado percurso. Nós compramos isso, só temos que fiscalizar se o operador faz bem aquilo que está no contrato. Somos nós os responsáveis por ter carreiras que satisfaçam as necessidades da população, até aos pontos em que é preciso levar os transportes coletivos. Compramos o serviço, pagamos ao quilómetro, se está bem ou mal desenhada a rede de transporte, a nós devemos agradecer. Quase 70% é o crescimento da rede de transportes no Município de Setúbal, agora temos que ter a perceção se há 70% de falhas ou de carências. Sabemos que em certas zonas há carências, há serviços públicos que não estão satisfeitos, mas até aos 70% de acréscimo, temos a noção de que ficarão todas essas necessidades cobertas e não temos grandes dúvidas sobre isso.

Sobre os transportes fluviais. Tal como disse o senhor Primeiro Secretário, não há competências na área de transportes fluviais, mas de transporte rodoviários e é disso que estamos a tratar do PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, que teve essa falha e não previu as ligações inter-regionais, mas havemos de lá chegar. É com este trabalho colaborativo que tem havido entre todas as bancadas políticas, (apesar de algumas das poucas forças políticas terem criticado por fora), que temos que resolver a questão, porque trata-se de serviço público em que os cidadãos têm direito a usar transporte coletivo, quer dentro de uma Área Metropolitana, numa Comunidade Intermunicipal ou entre elas.

Há outro quadro que é preciso completar neste momento a concedente que é a APSS, mas por aquilo que está publicado em diploma essa responsabilidade 2021 passa para os Municípios, para as Comunidades Intermunicipais ou para a AML. Em 2021 temos como concedente o problema nas mãos e a conceção da “Atlantic Ferries” que irá terminar em 2023. Este problema está a ser equacionado, no entanto a prioridade é pôr de pé este grande trabalho que é ter montado o sistema de transportes em toda a Área Metropolitana de Lisboa com mais qualidade, satisfazendo todas as necessidades.

Podemos sempre dizer que falta resolver isto ou aquilo, falta o investimento, falta aquele tipo de abrigo ou de apeadeiro. A questão da mobilidade não se resolve apenas com autocarros, também se resolve com barcos e com comboios, resolve-se com outros meios e resolve-se com uma noção integrada daquilo que é preciso fazer para assegurar a mobilidade.

Recordo-vos que Setúbal, antes de se equacionar a questão do passe Navegante, já tinha começado a fazer o “Plano Estratégico de Mobilidade Sustentável em Setúbal”, que foi aprovado por esta Assembleia, no qual equacionamos uma série de medidas para a modificação intermodal, para reduzir o transporte individual e passar para o coletivo, para os modos suaves, começámos por fazer uma rede de ciclovias, lançámos (julgo que será assinado ainda hoje ou na próxima segunda-feira) o contrato de construção da estação intermodal na Praça do Brasil, o interface rododiferroviário teve o visto do Tribunal de Contas e vai iniciar-se em obra, também estamos a participar num outro projeto intermunicipal que é “HUB10 – Plataforma Humanizada de Conexão Territorial”, para a criação de redes de modos suaves, permitindo que a bicicleta entre os municípios seja um meio de circulação. Temos uma outra ação que concorre para o mesmo, independentemente da avaliação de oportunidade que façamos sobre ela, que é a questão do Plano de Condicionamento da Mobilidade na Época Balnear “Arrábida Sem Carros”, trata-se de uma ação que faz parte de uma estratégia de mobilidade sustentável, a redução do transporte individual para substituição pelo coletivo e pelos modos suaves. Tudo isto faz parte de uma necessária ação integrada para chegar a objetivos comuns, menos carbono, por via de utilização dos transportes que os produzem, uma facilidade de deslocação maior, um autêntico serviço público de transportes coletivos de passageiros.

É esse o passo de gigante, que não é maior que a perna. O que se está a fazer entre os municípios da Área Metropolitana é um passo de gigante no estabelecimento de uma verdadeira rede pública de transporte coletivo de passageiros. Todos nos podemos congratular com isso, retomando aquela expressão muito usada “ninguém fica velho logo à nascença”, o estudo nasce pequenino e depois vai crescendo, torna-se grande, consolida-se e fica forte. Estamos na fase do “nascimento”, vamos fazer o “parto” daqui a um mês ou dois com a assinatura do tal contrato, para termos um sistema que comece a desenvolver-se de acordo com as necessidades das nossas populações.

A Assembleia Municipal teve uma boa ideia em pedir esta audiência ao Primeiro Secretário e a Área Metropolitana através do seu Primeiro Secretário fez bem o papel de esclarecer esta assembleia.

Através do executivo municipal estaremos sempre à disposição de qualquer discussão ou medida que se entenda para melhorar este processo que está em desenvolvimento.

Presidente da Mesa – Tal como tínhamos combinado haverá lugar para os vários grupos políticos colocarem algumas dúvidas que eventualmente tenham surgido da intervenção que o senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa fez ou que eventualmente os senhores deputados se terão esquecido de alguma questão e que gostariam de ver colocada.

Temos uma grelha de dois minutos e eu peço que tenham atenção ao cumprimento dos tempos.

Pedro Vieitas (PPD/PSD) – Depois de ter ouvido a intervenção do Vice-presidente do Município de Setúbal sou obrigado a ter que fazer uma intervenção.

Por falar em números, falou aqui nos 70% que irá ser o aumento, mas o Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes de Setúbal diz-nos que as freguesias periféricas, face à área de Setúbal como Gâmbia, Pontes e Alto da Guerra, assim como a União de Freguesias de Azeitão têm uma taxa muito superior à média, que ultrapassa os 550 veículos por mil habitantes e que o nível de utilização do transporte individual é acima dos 66%, o que demonstra claramente as falhas graves que temos em termos de transportes coletivos que servem aquelas populações. As populações não optam por utilizar o seu transporte individual só por que lhes apetece ou pela comodidade, é também por não terem oferta.

Relativamente ao inquérito que foi realizado pelo INE – Instituto Nacional de Estatística, na mobilidade das Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa, na avaliação dos transportes públicos, salientaram como negativo em primeiro lugar, o acesso por pessoas portadoras de deficiência, em segundo lugar a lotação e em terceiro lugar a fiabilidade de pontualidade. Nas três primeiras medidas não falaram do custo do transporte. Foi uma opção que se começou. Ovi o senhor Primeiro Secretário dizer que comprar comboios vão demorar três a quatro anos, comprar dez barcos vão demorar três ou quatro anos, aumentar a rede, porque vai ser lançado transporte, vai demorar um a dois anos, no entanto sabíamos que o problema era a lotação e tivemos um aumento de 21% de passageiros. Eu sou utilizador diário de transportes públicos e sei o que é o caos que está criado, por exemplo, no transporte ferroviário.

Gostaria de questionar o senhor Primeiro Secretário relativamente à afirmação que fez em relação às competências e muito bem nos transportes coletivos pesados. Como é que vai a AML compatibilizar os horários dos transportes coletivos rodoviários, com o ferroviário e fluvial?

Para que não aconteçam situações como, por exemplo, acontece diariamente com o barco que sai do Terreiro do Paço e chega ao terminal do Barreiro às 17h27, que é precisamente a hora em que o comboio da CP sai da estação para Setúbal, obrigando a que os passageiros fiquem mais 30 minutos à espera de novo comboio. A Intermobilidade é também isto, o que é muito importante.

Presidente da Mesa – O senhor deputado está a atingir o dobro do tempo que foi distribuído, as coisas quando foram combinadas é para serem cumpridas. O PSD teve oportunidade de fazer uma intervenção, já fez essa intervenção e agora não vai fazer outra intervenção utilizando o mesmo tempo.

José Luís Barão (PS) – Deste debate ressalta uma conclusão que é importante para a Área Metropolitana, para nós também enquanto Assembleia Municipal, mas também para a Câmara Municipal, que resulta sempre que uma medida estruturante, tal como esta é decidida, há necessidade de uma determinada prudência e de uma determinada formalização de todos os modelos, de estruturação do modelo de financiamento, na discussão com os parceiros. A pressa e os anúncios apressados são sempre inimigos da implementação de medidas, se há coisa que retiramos deste debate, é a ponderação, é o diálogo, é o pensamento que nos leva certamente a tomar medidas disruptivas.

Também é importante retirar outra lição, podemos ter os melhores planos, podemos ter as melhores intenções, mas é preciso também que os municípios compreendam que os cidadãos

têm que ser incentivados, têm que ter instrumentos para notar que a preferência deve ser dada ao transporte público, mas é preciso assegurar também, por exemplo, e em Setúbal temos essa carência tremenda, os cidadãos de Azeitão têm a utilização de parques de estacionamento junto de infraestruturas, em que é necessário fazer um alargamento do estacionamento dos veículos individuais, das pessoas que se deslocam para apanhar o transporte dentro da Área Metropolitana. É preciso investir quer localmente, quer em termos das várias instâncias, sejam elas instâncias públicas centrais, sejam instâncias desconcentradas, na motivação das pessoas a utilizar cada vez mais complementarmente o seu transporte público e dando pequenos passos neste progresso que é a utilização cada vez maior do transporte público.

Mais uma vez agradeço a participação e a oportunidade e a ideia, creio de ter sido do grupo do PSD, em requerer esta audição, que em boa hora foi feita e certamente teremos oportunidade de conversar mais vezes e de ouvir o senhor Presidente mais vezes.

Suzel Costa (PAN) – Pretendia colocar duas questões adicionais. Neste novo concurso e nas regras que o senhor Secretário estava a falar para os operadores, em que estavam contempladas algumas questões como a mobilidade de pessoas com acesso condicionado, gostaria de saber se em todos os transportes rodoviários a bicicleta também está contemplada nesse âmbito?

Se há alguma alteração prevista para as regras nos transportes públicos e se passamos a permitir o transporte de animais de companhia de médio e grande porte, desde com os meios de contenção adequados?

Gostaríamos de saber se na AML a aposta são os transportes coletivos e apenas ou se vamos também apostar na mobilidade suave e para isso se não seria importante o estacionamento periférico tendencialmente gratuito junto às interfaces, assim como algumas correções de situações de vazio?

Presidente da Mesa – Não havendo mais pedidos de intervenção, dou a palavra ao senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa Carlos Humberto.

Primeiro Secretário (AML) – É preciso ter presente a complexidade daquilo que estamos a discutir, que vocês próprios o disseram, a articulação com os transportes pesados, as bicicletas, os modos suaves. Vou repetir aquilo que disse, nós estamos a lançar um concurso de primeira geração, sem experiência nenhuma nacional, não havia experiência, não era assim que se faziam as coisas.

O nosso dever é trabalhar para as pessoas é a nossa obrigação, esse é o nosso desafio principal e é isso que determina a minha intervenção nas funções que ocupo que balizar todas as nossas questões, independentemente das opções partidárias, independentemente da picardia que é preciso ter na vida política e de afirmação das nossas convicções. Nunca podemos esquecer que acima de tudo estão as pessoas e as suas necessidades.

Sensibilizar para o transporte público é indispensável, mas é preciso que todos nós depois não venhamos dizer, “*estamos a sensibilizar para uma coisa que não temos*”. É preciso termos os equilíbrios, porque alguns senhores deputados, o que aqui disseram foi “*Têm um passe mais barato, mas não têm transporte*”. São precisos todos estes equilíbrios, mas estamos de acordo, é preciso sensibilizar para o transporte coletivo.

Temos previsto tentar compatibilizar a rede e os horários. A rede parece-nos que está conseguida com os transportes pesados, quanto aos horários têm que ter ajustes permanentemente.



Também sou utilizador do transporte coletivo e vou para Lisboa de barco praticamente todos os dias. Temos perfeitamente a consciência dos problemas, da lotação e da fiabilidade. Quem mandou fazer o inquérito à mobilidade 2017 e quem ajudou a fazer aquelas perguntas foi a Área Metropolitana, nessa altura ainda não estava a exercer as atuais funções, mas temos perfeita consciência disso, da intermodalidade, das interfaces, a compatibilização de horários, etc., mas repito, isto é um processo que nunca está acabado e permanentemente exige ajustamentos e novas medidas.

Depois houve aqui vários recados políticos, permitam-me que não devo entrar nesse diálogo. Relativamente às pessoas com dificuldades de mobilidade também está previsto no novo concurso, também estão previstas bicicletas, já os animais de grande porte não estão previstos, mobilidade suave sim.

Desculpem estar a voltar a utilizar a expressão complexidade, mas nós não somos um país que possa dizer que os operadores que venham a ganhar o concurso, venham com autocarros novos, porque economicamente isso é impossível. Quer dizer que algumas destas questões que estamos a exigir, não podemos pôr para os autocarros que não sejam novos. Há coisas que podemos fazer, como por exemplo a colocação de Wi-Fi. O concurso terá uma idade média e máxima no primeiro dia do primeiro ano e obriga que vá reduzindo a idade média e a idade máxima, e no primeiro dia do quinto ano as exigências são maiores. Nunca poderá em nenhum momento ter autocarros mais velhos do que têm no momento, na realidade têm que estar em renovação permanente, mas não quer dizer que no primeiro dia, no primeiro ano, todos os autocarros tenham estas condições, porque isso pressupunha deitar uma parte da frota embora. Não podemos exigir os 100%, isso é impossível!

Estou de acordo com aquilo que os senhores deputados referiram relativamente às insuficiências. Isso não me impede de reafirmar com toda a força, com todo o empenho, com toda a convicção de que esta é uma medida muito positiva, disruptiva, para não dizer revolucionária que alguns dos membros dos vossos partidos utilizaram na reunião, uma medida que eu considero muitíssimo positiva, independentemente das insuficiências que vocês referiram.

Vice-Presidente da Câmara – Agradecer a oportunidade, agradecer a participação do senhor Primeiro Secretário e o papel democrático que todos os deputados, que todas as bancadas tiveram nesta sessão.

Presidente da Mesa – Costumamos dizer que todos os dias aprendemos alguma coisa e ainda bem que é assim. Creio que estarão de acordo comigo que hoje tivemos oportunidade de aprender um bocadinho mais. Agradecia ao senhor Primeiro Secretário da Área Metropolitana de Lisboa ter vindo aqui nesta sessão e trazer-nos toda a informação que coube no tempo, que utilizamos com bastante parcimónia.

O Presidente da Mesa deu por encerrada a sessão quando eram vinte e uma horas e cinquenta minutos do dia oito de novembro de dois mil e dezanove.

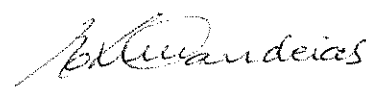
Esta ata foi aprovada por unanimidade, na sessão de vinte e oito de fevereiro, de dois mil e vinte, contém vinte e duas folhas, todas numeradas e rubricadas pelo Primeiro Secretário da Mesa.

O Presidente da Mesa



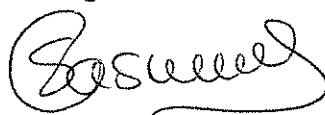
André Valente Martins

O Primeiro Secretário da Mesa



Eusébio Manuel Candeias

A Segunda Secretária



Sónia Margarida Grenho dos Santos Casmarrinha

Elaborada e processada por: Helena Rosa e Vítor Marcos
Verificada por: Ana Paula Lico
Revista por: Eusébio Manuel Candeias, Primeiro Secretário da Mesa