ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE MONTIJO

COMISSÃO PARA ANÁLISE E ACOMPANHAMENTO

DO

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E URBANISMO NO CONCELHO

Relatório de apreciação da Petição

"Transportes Coletivos Rodoviários de Montijo

Serviço Carris Metropolitana "

Coordenador da Comissão / Relator:

Pedro Nuno da Silva Vieira

dezembro de 2022

Relatório de apreciação da Petição

"*Transportes Coletivos Rodoviários de Montijo – Serviço Carris Metropolitana*"

ÍNDICE:

1. **INTRODUÇÃO** 3
2. **CONDIÇÕES DE ADMISSIBILIDADE DA PETIÇÃO** 3
3. **COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO E REUNIÔES REALIZADAS** 3
4. **SÍNTESE DAS REUNIÕES REALIZADAS** 4
   - **Subscritores da Petição** 10
   - **Comissão de Utentes de Transportes Públicos Rodoviários em Montijo** 10
   - **Sindicatos dos trabalhadores** 10
     i. STRUP - Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos de Portugal 10
     ii. SITRA - Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes 10
   - **Representante da AML - 1º. Secretário da AML** 16

   Acompanhado por Representantes dos TML 16
   - **Representantes da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa** 20
5. **CONCRETIZAÇÃO DA PROBLEMÁTICA EM EVIDÊNCIAS:** 23
6. **CONCLUSÕES** 24
7. **RECOMENDAÇÕES** 30
8. **ENVIO DO RELATÓRIO PARA CONHECIMENTO DE ENTIDADES** 32

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório refere-se à apreciação da Petição intitulada "*Transportes Coletivos Rodoviários de Montijo – Serviço Carris Metropolitana*" (Anexo 1) apresentada e subscrita por um conjunto de munícipes.

A referida petição foi envida por email no dia 27 de agosto de 2022 (sábado) tendo registo de entrada na correspondência recebida pela Assembleia Municipal no dia 29 de agosto de 2022, sob o registo nº.283.

Por motivos de operacionalidade da Assembleia Municipal, a Presidente da Assembleia Municipal, após auscultação dos representantes dos vários partidos com representação na Assembleia Municipal, decidiu o seu encaminhamento para uma das comissões existentes, que se entendeu ser a sede própria para análise da referida petição.

Nesse sentido foi encaminhada a petição para "Comissão para análise e acompanhamento do ordenamento do território e urbanismo no concelho", já em funcionamento.

2. CONDIÇÕES DE ADMISSIBILIDADE DA PETIÇÃO

Não constitui objeto da comissão a análise da admissibilidade da petição, no entanto, verificados os pressupostos regulamentares, nomeadamente o enquadramento no disposto artigo 65º do Regimento da Assembleia municipal, confirma-se a admissibilidade da mesma, sendo subscrita por 152 cidadãos

3. COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO E REUNIÔES REALIZADAS

A "Comissão para análise e acompanhamento do ordenamento do território e urbanismo no concelho" é composta por deputados efetivos eleitos à assembleia municipal, tendo cada grupo parlamentar indicado um representante, e um suplente, incorporando igualmente os deputados únicos eleitos (nos casos de partidos com um deputado eleito) não existindo, para esses casos, possibilidade de substituição nos termos regulamentares, com a composição do quadro seguinte:

COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO		
PARTIDO	REPRESENTANTE (S)	
	EFETIVO	SUPLENTE
PS	José António Caria	Maria Fernanda Fernandes
PSD	Pedro Vieira	Maria Ana Dias Neves
CDU	Francisco Salpico	Avelino Antunes
CDS	Carlos Ferreira	António Loureiro
CH	Alice Seixas	deputado único -não aplicável
BE	Cipriano Pisco	deputado único -não aplicável
IL	André Ribeiro	deputado único -não aplicável

O coordenador/relator da comissão é o deputado municipal Pedro Vieira.

No âmbito da apreciação da petição foram agendadas 7 reuniões da comissão, realizando-se 6 reuniões da comissão conforme os mapas de verificação de quórum (Anexo 2).

Não ocorreu a reunião de apresentação final do relatório, agendada para dia 28 de novembro, por falta de quórum (estando presentes representantes do PSD, CDS e BE) perante a impossibilidade da maioria dos deputados, manifestada nesse dia, principalmente devido a problemas de saúde.

Assim, por esse motivo, decidiu o coordenador, auscultada a Presidente de Assembleia Municipal, o envio do relatório final por email aos deputados da comissão.

Igualmente foram considerados para o relatório os contributos resultantes do debate levado a efeito na 1ª.Reunião Extraordinária da Assembleia Municipal que ocorreu dia 26 de Outubro de 2022 (Anexo 3), com o ponto único de "*Prestação do serviço público de transportes de passageiros no Concelho do Montijo – Audição aos representantes da Área Metropolitana de Lisboa*", agendada na sequência da aprovação por unanimidade da Moção intitulada "*Respostas da prestação serviço público de transportes de passageiros - Convocatória da Área Metropolitana de Lisboa*" (Anexo 4) apresentada pelo grupo municipal do PSD.

4. SÍNTESE DAS REUNIÕES REALIZADAS

Durante o decurso temporal dos trabalhos da Comissão concretizaram-se as reuniões, apresentadas no quadro seguinte:

QUADRO SÍNTESE DAS REUNIÕES DA COMISSÃO DA ASSEMBLEIA MUNCIPAL PARA ANÀLISE DO OBJECTO DA PETIÇÃO
1 ª. Reunião da comissão - dia 14 de setembro de 2022 **Esclarecimentos à Mesa** **2ª. Reunião da comissão - dia 07 de outubro de 2022** **Debate inicial e estabelecimento de Plano de Trabalho (Metodologia)** **3ª. Reunião da comissão - dia 13 de outubro de 2022** **Audição a Subscritores da Petição, Comissão de Utentes e Sindicatos** **4ª. Reunião da comissão - dia 20 de outubro de 2022** (nota 1) **Debate e análise de documentação recolhida e início de modelo de relatório (solicitando-se na sequência mais documentação)** **1ª. Reunião Extraordinária da Assembleia Municipal- dia 26 de outubro de 2022** **Audição da Área Metropolitana de Lisboa - Plenário da AM** **(1º. Secretário da AML e representantes da TML)** **5ª. Reunião da comissão – dia 03 de novembro** **Audição e esclarecimentos adicionais aos representantes da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa** **6ª. Reunião da comissão - dia 21 de novembro** **Debate de considerações finais e concertação para fecho de relatório** Agendamento de reunião - dia 27 de novembro (não realizada) **7ª. Reunião da comissão - dia 20 de dezembro** **Redação final e fecho do relatório** Notas: 1. Inicialmente esta reunião estava programada para a Audição à concessionaria Alsa Todi, que nunca respondeu, após diversas diligências e tentativas de contacto por parte do secretariado de apoio da Assembleia Municipal;

As reuniões de audição a realizar com terceiros (os peticionários, comissão de utentes, sindicatos, AML, TML e AlsaTodi) tiveram como finalidade auscultar as sensibilidades mais representativas, que no entender dos deputados, pudessem acrescentar conhecimento, abrindo uma perspetiva mais alargada da realidade do objeto de estudo da comissão – o serviço público de transporte coletivo prestado à população sob a denominação "*Carris Metropolitana*".

Desde já se alerta que, não constitui objeto da Comissão solucionar o problema, não tendo a Assembleia Municipal qualquer competência para esse efeito.

O que se procura é sintetizar num documento o cenário da complexidade do que se passa no Concelho de Montijo com o serviço da Carris Metropolitana:

- Atendendo às preocupações e dificuldades de mobilidade sentidas pelos utentes e que afetam a população do Montijo, bem como explicar o papel dos outros intervenientes no processo.

- Tornar percetível o que funciona e o que não funciona, explicando à população o que se passa, e contribuir para uma resolução definitiva, no futuro mais próximo possível, a favor dos munícipes do nosso concelho.

Inicialmente estavam planeadas quatro audições, mas só se concretizaram três, por falta de resposta da Alsa Todi concessionário do Lote 4 da Carris Metropolitana (1).

Mesmo assim, foi possível percecionar as questões de vários pontos de vista, o que auxiliou a estabelecer a problemática dos assuntos em causa, perceber seus efeitos na população e no território, abrindo um espaço de diálogo para a troca de conhecimento entre as diversas forças políticas representadas na Assembleia Municipal.

Abre-se ainda a possibilidade de desfazer alguns dos constrangimentos existentes na rede de mobilidade, encontrando caminhos comuns para futuras ações, que motivem o desencadeamento de soluções de resolução, por parte das diversas entidades.

Ao longo de 6 meses todas as entidades têm demonstrado grande incapacidade de resolver de forma eficaz, e por sua iniciativa, os problemas sentidos, a bem da salvaguarda dos interesses da população do concelho de Montijo.

Tem-se ainda a referir que a mera transposição integral de todas as intervenções, que forçosamente ocorrerá, em sede distinta, sob a forma de atas das reuniões realizadas, a fazer-se neste relatório, pouco contribuiria para acrescentar valor ao conhecimento.

Os quadros seguintes apresentam, sob a forma resumida, a essência da informação tratada nas reuniões, salientando-se os factos e as evidências de suporte, e proporcionando uma leitura mais objetiva do serviço público de transporte coletivo rodoviário da Carris Metropolitana.

(1) O Lote 4 da Carris Metropolitana abrange as áreas de 5 concelhos: Alcochete, Moita, Montijo, Palmeta e Setúbal

. 1 ª. Reunião da comissão - dia 14 de setembro de 2022	1

Esclarecimentos iniciais

Após a abertura da sessão pelo coordenador da comissão, nada foi decidido quanto ao andamento dos trabalhos, no que se refere á apreciação da petição na sequência da intervenção do deputado José Caria, representante do Partido Socialista, por entender não ser a referida comissão a sede adequada para a análise da petição, contrariamente ao que tinha sido inicialmente disposto pela Presidente da Assembleia Municipal.

Nesse sentido, o coordenador entendeu suspender a análise da petição explicando que iria solicitar melhores esclarecimentos à Presidente da Assembleia Municipal, a ocorrer poucos dias depois, no dia 19 de setembro, na reunião de conferência de representantes para preparação da 4ª. Reunião Ordinária da Assembleia Municipal, a agendar no final do mês desse mês.

Avançou-se assim para a análise de outras temáticas no âmbito geral da comissão (PDM), fora do objeto específico deste relatório, apreciação da petição.

No dia 19 de setembro, foi esclarecida a questão, mantendo a Presidente da Assembleia Municipal a decisão inicial, de apreciação da petição na comissão indicada, e ouvidos os representantes dos vários partidos com assento na Assembleia Municipal todos concordaram.

Foi ainda mantido o prazo para a análise da petição, salientando-se que mesmo tratando-se de matéria de grande complexidade, a sua apreciação deveria ocorrer no prazo mais curto possível, por se tratar de um assunto delicado e urgente para a população, mantendo-se o prazo de 45 dias, prevendo-se a apresentação do relatório para a reunião de Assembleia Municipal Ordinária que se antevê ocorrer no próximo do mês de dezembro.

Deste modo, entendeu o coordenador da comissão, com o acordo de todos os partidos presentes na mesma, agendar reuniões de base semanal, de forma a concretizar as necessárias diligências.

2ª. Reunião da comissão - dia 07 de outubro de 2022	2

Debate inicial e estabelecimento de Plano de Trabalho (Metodologia)

Desde o início que a comissão entendeu ser necessário tratar o assunto da forma mais objetiva possível, não somente para cumprimento do prazo, já de si exigente, mas igualmente por se tratar de uma matéria de análise complexa e da maior relevância para os munícipes.

Assim, na 2ª. reunião, ocorrida no dia 07 de outubro, e após explicar sucintamente que estava ultrapassada a questão inicialmente apontada, avançou o coordenador da comissão com uma "Proposta de Trabalho" (Anexo 5) estabelecendo uma metodologia possível para orientar os trabalhos da comissão bem como uma listagem de "Indicadores de Qualidade de Sistema de Transporte Público Coletivo" (anexo 6).

O estabelecimento, desde o início, de parâmetros de base facilitou uma abordagem mais objetiva à temática, abrindo-se imediatamente a debate aos restantes membros da comissão a metodologia apresentada, bem como solicitando a distribuição dos dois documentos (Anexos 5 e 6).

Explicada a abordagem metodológica proposta, foi aceite e adotada, merecendo os ajustes pertinentes dos restantes deputados.

Seguiu-se a análise da petição enviada à AM, subscrita pelos munícipes, considerando-se ser essa a base fundacional para os trabalhos a desenvolver pela comissão.

A petição elenca diversas situações:

- A entrada em vigor do Lote 4 no dia 1 de junho;
- A existência de diversas entidades, a AML, a TML a Alsa Todi, relativamente à concessão da exploração do Lote 4 da Carris Metropolitana;
- A existência de recorrentes constrangimentos aos utilizadores dos transportes coletivo rodoviário no concelho de Montijo, que colocam em causa a sua vida pessoal e profissional e limitando o direito ao acesso à saúde e educação;
- O limite à lotação dos autocarros nas ligações a Lisboa, ficando por embarcar população, especialmente em Sarilhos Grandes e Afonsoeiro;
- Requerer que a Assembleia Municipal incite a Câmara Municipal de Montijo a desenvolver todas as diligências possíveis no seio da AML, da qual depende a TML e do prestador de serviço Alsa/Todi, para serem colmatadas

urgentemente todas as lacunas que têm ocorrido nos primeiros meses de atividade (3 meses).

- Que seja assegurado o transporte coletivo rodoviário em qualidade, quantidade e frequência necessárias, cumprindo o nº.1 do artigo 44º da Constituição da República Portuguesa (C.R.P.)

Assim, verificadas as situações elencadas, desenvolveram-se os trabalhos da comissão no sentido de perceber a forma de encadeamento das responsabilidades no âmbito das competências que cada entidade tem, desde logo, a CMM, a AML, a TML e a Alsa/Todi, questionando-se:

- Como se planeia, coloca no terreno e fiscaliza, tudo quanto diz respeito à Carris Metropolitana, igualmente perceber como se concretiza o apuramento das responsabilidades e, acima de tudo, como se podem concretizar as necessárias soluções de resposta capazes de resolver a mobilidade ambicionada pela população, que é o único propósito que presidiu ao projecto da Carris Metropolitana, mas que até hoje se apresenta pouco sólido, e em risco de descrédito?

Estabeleceu-se um debate acerca das diligências a realizar e da forma de encadeamento das ações da comissão, sobretudo por via da marcação de audiências às diversas entidades.

A estratégia estabelecida, à priori, foi reunir, em primeiro lugar, com os peticionários comissão de utentes e as estruturas sindicais representantes dos trabalhadores.

Seguidamente reunir com o concessionário do Lote 4, a Alsa/Todi.

As duas reuniões anteriores permitiriam reunir o máximo de informação possível, bem como de outras fontes (Anexos 7 a 10), no sentido de preparar antecipadamente a Reunião Extraordinária da Assembleia Municipal de audiência ao executivo da AML, na sequência da Moção já aprovada,

E no final reunir com a entidade gestora, a TML, completando as audições às entidades.

3ª. Reunião da Comissão da A.M. de 13 de outubro, com:	3

- **Subscritores da Petição**
- **Comissão de Utentes de Transportes Públicos Rodoviários em Montijo**
- **Sindicatos dos trabalhadores**
  - i. **STRUP** - Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos de Portugal
  - ii. **SITRA** - Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes

Os **Subscritores da Petição** referiram:

1. O objetivo da petição era colocar a questão na agenda política e fazer com que os eleitos locais discutissem este assunto que é premente para os munícipes, que provoca constrangimentos brutais desde a entrada em funcionamento do Lote 4, da Carris Metropolitana, pelo operador Alsa/Todi, desde 1 de junho;

2. Os utentes não têm objeções à Carris Metropolitana, não têm interesse político nem representam nenhuma organização, assumindo exclusivamente o seu interesse enquanto utilizadores do serviço ansiando pelo seu bom funcionamento, nem têm objetivo de denegrir a imagem de nenhuma entidade;

3. A petição pretende apresentar as dificuldades e ver reconhecias as necessidades dos utentes, procurando que sejam respondidas de forma eficaz, eficiente e com qualidade

4. A descoordenação dos dois níveis de responsabilidade distintos, o primeiro operacional, repartido pela Alsa/Todi e TML e o segundo político por parte da AML e os municípios;

5. A existência de um empecilho criado pela série de estruturas ramificadas, que complica a vida aos utentes, ninguém sabe a quem se dirigir ou a quem reclamar;

6. A "narrativa" criada em torno da delegação de competências pelo Município do Montijo na AML, que parece desresponsabilizar o município, porém, a AML não é mais do que o conjunto dos 18 municípios que têm assento no Conselho Metropolitano, existindo assim responsabilidade dos Presidentes de Câmara Municipal com assento nesse órgão;

7. A importância do cumprimento do serviço contratado, concretizando o direito à mobilidade do nº.1 do Art.º44º da Constituição, que no Montijo não é uma realidade.

8. Os níveis de oferta insuficientes, em espaço rural, especialmente em Canha e Pegões, em espaço urbano na cidade do Montijo, propondo o estabelecimento de circuitos lógicos interligando serviços relevantes para a população, e reforçando as ligações a Lisboa.

9. O desfasamento das estimativas temporais, especialmente em horas de ponta, e nas linhas "rápidas";

10. Carreiras com percursos muito longos, muitas paragens, atravessando muitas localidades e servindo muitos passageiros, resultando no esgotamento da lotação dos autocarros, acumulando-se passageiros nas paragens, "deixados em terra";

11. Estabelece relação dos factos como sendo consequência de mau planeamento e péssima execução de melhorias de serviço;

12. A desadequação e insuficiência da informação prestada aos utentes;

13. A existência de uma relação dos diversos factos, enquanto consequência de mau planeamento e péssima execução de melhorias de serviço;

14. O enviesamento nos dados de passageiros embarcados nas paragens, que prejudica os utentes (por ex. Sarilhos Grandes) que para conseguirem lugar para o seu destino, sobretudo Lisboa, se deslocam-se a paragens no início da linha, e assim, a validação dos passes ocorre nesses locais (Montijo, Moita, etc.), prejudicando o local de residência.

O representante da **Comissão de Utentes** referiu:

1. A operação da Carris Metropolitana na zona 4, no concelho do Montijo, ocorreu de forma que Comissão de Utentes classifica como desastrosa;

2. A Comissão de Utentes tem protestado, reclamado e sugerido melhorias de serviço por todos os meios ao seu alcance e junto de todas as entidades direta ou indiretamente envolvidas, culminando numa concentração/desfile no dia 1 de outubro em Montijo;

3. A situação insustentável pela falta de carreiras e horários que sirvam as necessidades dos utentes, pondo em causa o seu posto de trabalho ou obrigando-os a grandes deslocações a pé, e reivindicando "Mais Carreiras e Mais Horários, nem mais um utente em terra"

4. O desfasamento de horários, não compatíveis com o trabalho e a escola, exigindo o cumprimento dos contratos e não isolando qualquer freguesia do concelho do Montijo.

5. O Direito à Mobilidade, consagrado na Constituição da R.P. está posto em causa, salientando que a Câmara Municipal de Montijo não pode ficar ausente de resposta aos munícipes, sendo urgente e necessário atuar para que sejam tomadas medidas que ponham termo à atual situação, exigindo o integral cumprimento contratual estabelecido com a Alsa Todi;

6. Preocupação com os anúncios com poucos resultados práticos pela Carris Metropolitana, na sua página, considerando ser apenas um "bom início", ficando muito por fazer, com acentuada gravidade nas freguesias periféricas onde o serviço continua deficitário.

7. A Comissão de Utentes continuará atenta às carências de todos os utentes mantendo as revindicações e sugestões quanto a necessárias melhorias.

Os representantes dos **Sindicatos** referiram:

1. A principal preocupação dos sindicatos é a salvaguarda dos direitos dos trabalhadores e a melhoria das suas condições de vida e trabalho, pouco influem na satisfação das necessidades das populações, não sendo, no entanto, alheios ao que se passa;

2. O operador Alsa Todi foi o primeiro a iniciar esta nova atividade, em resultado de um concurso obrigatório (normas comunitárias) promovido pela AML, que ocorreu no dia 1 de junho, e foi o que se observou, "o que começa mal, tarde ou nunca se endireita";

3. Após tanto estudo e organização, os trabalhadores iniciam o trabalho no dia 1, sem conhecerem o percurso atribuído, e a "chapa de serviço" estava em castelhano;

4. Os problemas multiplicam-se e os sindicatos agradecem que se organizem e reivindiquem os serviços adequados às necessidades da população, é isso que vai mobilizar a AML;

5. O que teria sido útil era que operadores, entidade gestora, e municípios tivessem organizado esses serviços, previamente, estranhando o muito que está ainda por fazer;

6. Existem erros de palmatória, já não é só incompetência, como estabelecer percursos para autocarros com lotação desadequada, horários a partir de "Google Maps" ou estabelecer serviços à vontade de A ou B, porque quem tem de se satisfazer são as populações;

7. A acrescer as complicações da responsabilidade da gestão e dos operadores, os sindicatos vêm-se no meio do "jogo do empurra entre as responsabilidades do gestor (TML) e do operador (Alsa Todi) afirmando ambos que o outro conhecia toda a operação.

8. Com os direitos dos trabalhadores é a mesma coisa balançando entre a TML e o operador divergindo se algo estava ou não contemplado no Caderno de Encargos, e quem está a ser altamente penalizado são os trabalhadores e os seus familiares;

9. A Alsa Todi tem um problema com a falta de motoristas para servir as 237 viaturas, uma situação de tal forma grave, que decretou a suspensão das férias dos trabalhadores que iam gozar férias em outubro (nesse mês);

10. Existindo um operador anterior (TST) era suposto que os problemas sentidos e conhecidos de há muito fossem resolvidos no âmbito da nova operação, mas verifica-se um agravamento. Em sua opinião, o mínimo seria manter a exploração como vinha a ser desenvolvida pelos TST e depois se introduzir as modificações à medida do necessário;

11. Quando se inventa sem se ir ao terreno, junto das populações, que são aqueles que têm de ser servidos, quando isto se faz à margem dos interessados o resultado é este;

12. Foi bom os outros operadores não iniciarem em julho, como se previa, e nem deveriam iniciar no 1º. Trimestre (de 2023) é necessário que se aprenda, que se reformule, que vejam todo o plano que engendraram e que reflitam sobre tudo isto que se passa;

13. É necessário que respeitem os direitos dos trabalhadores, que neste momento não estão a ser tidos em conta: o nível de insatisfação aumenta todos os dias, particularmente nos trabalhadores da Alsa Todi, porque todos dias os trabalhadores são "massacrados" com os protestos dos utentes. O trabalhador é o primeiro representante da empresa junto dos utentes, mas não tem responsabilidade nenhuma do que se passa:
"ninguém deveria sofrer tanto para ir trabalhar".

14. As constantes alterações, fazendo fé na empresa, existindo semanas em que a TML apresentou mais de 50 alterações á Alsa Todi, sendo compreensível que para o operador é complicado estar a receber e ter de implementar um número destes de alterações

;

15. Não há gestão que valha numa situação destas, os operadores têm responsabilidade, mas a TML terá muito mais responsabilidade.

16. Nem tudo é culpa da Alsa Todi, já ocorreram muitas alterações aos serviços, distribuem os serviços domingo à noite, para iniciar na 2ª. feira, numa constância de "alterações atrás de alterações", e basta ir consultar os horários ao site da Carris Metropolitana, que se apresentam desfasados da realidade;

17. Neste momento os trabalhadores estão a atingir um ponto de saturação tremendo, por sobrecarga de serviços (não existindo dúvidas que não fossem os trabalhadores estaria tudo muito pior), tendo ocorrido uma reunião com a empresa (operadora) em que foram apresentados os problemas de sobrecarga, foram apontadas algumas situações que se antevê poderem ajudar a resolver a situação (aguarda-se para breve a chegada de 51 motoristas de cabo Verde);

18. Há que ter noção do que se passou desde 1 de junho, se na semana passada a empresa alterou 50 serviços e para a semana seguinte que vem terá de alterar outros 50, porque, entretanto, vão saindo novos horários. O que se tem verifica é que os horários não correspondem aquilo que as populações precisam, continuando com um défice muito grande;

19. Prevê-se a chegada de 12 ou 15 autocarros de maior dimensão, constando-se como é que a AML propôs e quis aquela tipologia de viaturas. Há coisas como a redução da capacidade das viaturas, anteriormente a TST tinha autocarros de 69-70 lugares e agora passou-se para 61 ou 53 lugares;

20. Todos reconhecemos o descalabro, por via da redução da lotação, e depois é muito fácil atribuir culpas só à empresa, mas se a empresa tem as resultantes impostas pelo Caderno de Encargos.

21. As empresas compraram aquilo que a AML quis que eles comprassem. "Desde o chão ao teto" foi tudo aprovado pela AML, não foi aprovado por mais ninguém.

22. A empresa refere aos representantes dos funcionários, que está a ser muito complicado articular as constantes alterações nas "chapas", as alterações nos horários, dispondo de tipologia de autocarros nem sempre com a capacidade necessária;

23. Esperam ansiosamente por mais motoristas, que os alivie da pressão que sentem;

24. No final, desabafam, que quem montou o sistema se lembrou de tudo, mas porventura esqueceu-se da "peça mais cara" do sistema, que não é o autocarro, é quem vai lá atrás ao volante, os motoristas;

Nota: Foram apresentados dois documentos (Anexos 11 e 12) por parte de dois subscritores da petição, o munícipe Miguel Dias e a munícipe Sabrina Pereira, que distribuíram cópias aos deputados.

4ª. Reunião da comissão - dia 20 de outubro	4

Debate e análise de documentação recolhida e início de modelo de relatório (solicitando-se na sequência mais documentação)

Do que daqui resulta, do desenvolvimento dos trabalhos da comissão e que se apurou até à data, já é possível ir estabelecendo conclusões preliminares, podendo ser úteis algumas recomendações:

Na sequência da reunião extraordinária de dia 26, cada partido terá a possibilidade de ter uma leitura dos factos:

- Identificando os Problemas mais importantes e urgentes;

- Percecionando as respostas que tivemos;

- E observando, se foram ou não satisfatórias as soluções implementadas.

A representante do PS contribuiu com a seguinte análise:

- Ficou percetível até este momento que o que se pretendia resolver os problemas de mobilidade anteriores, sob a marca única da Carris Metropolitana e do passe Navegante, para melhorar os transportes públicos coletivos, eram a essência da missão da AML e da TML, e o que se verificou foi uma quebra no que concerne à frequência e à capacidade de transporte, afetando o concelho do Montijo, desde.

Desde o início, a 1 de junho que começaram logo a identificar-se problemas e a haver reclamações por parte dos utentes.

As reclamações identificavam falhas, que ao final de 3 meses esperar-se-ia que fossem resolvidas, mas não foram. E mantendo-se muitos dos problemas...então qual será o *timing* espectável para a sua resolução?

O representante do BE referiu:

- Que após dar início do serviço do Lote 4, assim que as coisas no terreno começaram a correr mal, adotaram os horários dos TST, e agora andam de alteração em alteração. Arrancaram mal com o serviço, os horários deram "buraco" e depois recomeçaram a resolver as coisas, andam a colocar mais motoristas, mas o que preocupa no meio disto tudo, é como é possível, faz-se um contrato, e o processo já vai em 5 meses.

Prosseguindo o debate, verificaram todos os presentes:

As falhas dos operadores resultam essencialmente da falta de motoristas;

A falha da AML são as peças contratuais, que estabeleceram condições que se verificam ser pouco realistas, implicando muitas afinações;

A TML, enquanto entidade gestora, não deveria ter permitido o início da operação do Lote 4 sem assegurar que existiam condições para o regular funcionamento, e tendo em conta que este funcionaria como projeto piloto impunha-se o princípio da prudência. Mas aceitar que é possível executar o contrato com uma lógica dessas, e a Alsa sabia que não tinha condições e a TML sabia que desse facto, mas deixou avançar na mesma, e deu "buraco".

Às horas de ponta colocar um minibus a fazer o serviço dos barcos do Seixalinho, é irrealista.

O concelho do Montijo foi dos mais penalizados, porque depende do autocarro para tudo, mesmo para a população vai de barco da Transtejo, porque o cais do Seixalinho se encontra fora do espaço urbano da cidade. Existem concelhos servidos de metro de superfície, ou comboios, mas no Montijo não existe alternativa.

Verificado o sistema de bilhética da Carris, quando comparável, é percetível ser menos complicado, apesar de ter mais alguns títulos e promove a coesão territorial. A aplicação de algumas práticas, como o valor único de bilhete para circulam num concelho como o Montijo, em que as freguesias rurais são muito penalizadas, especialmente as pessoas que não têm passe porque não são utilizadores regulares dos transportes. Deveria existir uma taxa única para quem circula dentro do concelho, ou um bilhete de ida e volta a Canha ou Pegões (limitado a essas carreiras), um bilhete do dia, bilhetes de Barco+Autocarro para quem vem de Lisboa.

Percebe-se que grande parte dos problemas estão relacionados com a forma de governança complexas que assenta numa relação tripartida entre a AML, TML e Alsa Todi.

- **Representante da AML - 1º. Secretário da AML**
  Acompanhado por Representantes dos TML

Encontrando-se esta reunião gravada e acessível de forma pública, somente se salienta a intervenção dos Munícipes e Entidades, que são o foco do objeto da comissão, sendo que as restantes intervenções, serão integralmente reproduzidas em ata, a realizar pelos serviços da Assembleia Municipal, e a anexar ao presente relatório assim que estiver aprovada.

Assim, referiram os munícipes:

A freguesia de Sarilhos Grandes perceciona a passagem de muitos autocarros vazios, que atravessam a freguesia, mas não transportam ninguém estando "Fora de Serviço", simplesmente porque se localiza ao lado da garagem da empresa;

Na sua opinião, o serviço não é mau, o serviço é péssimo, e reflete uma política pública, foi mal estudado, porque não serve;

Os problemas e constrangimentos são mais do que conhecidos, e é evidente que os constrangimentos continuam, apesar do reforço das carreiras a que se assistiu nas últimas semanas, porque existe uma desproporção entre os meios utilizados e ao fluxo dos utentes;

Os autocarros poderão não ser adequados para as ligações a Lisboa, sendo necessárias ligações pendulares mais frequentes a meios de transporte pesados, pois só assim será possível conduzir as pessoas para transportes com a capacidade adequada;

As pessoas estão de manhã à espera de um autocarro que não aparece, e ao final da tarde a mesma coisa. Em que medida é que o interesse das pessoas contou para o planeamento. O planeamento tem de ser empático, quem planeia não se colocou na posição do utilizador.

A meio da manhã e a meio da tarde não existem autocarros. Qual foi a filosofia que presidiu a elaborar este plano? Verificamos muitos autocarros a fazer a mesma linha e quase todos ao mesmo tempo, seja para o Seixalinho, seja para Lisboa. Parece que temos muita coisa, mas temos muita coisa mal utilizada. Saber utilizar bem os recursos é fundamental.

O transporte tem de favorecer o desenvolvimento do concelho, e está a desfavorecer. A rede de transportes, ao estar mal dimensionada está a prejudicar a economia do Montijo. Fazia sentido ponderar carreiras circulares no Montijo (em Alcochete existem duas) mas no Montijo não há nenhuma.

Igualmente se transcrevem as partes da intervenção dos responsáveis da AML e TML, na reunião Extraordinária de dia 26 de outubro, somente os relevantes para o presente processo:

O representante da TML referiu:

É importante aproveitar para esclarecer e ouvir as pessoas nestas ocasiões.
O papel da TML nesta reunião, a TML cinge-se a questões técnicas.
Não há questões financeiras nem de otimização de recursos.
O processo decorre dentro das obrigações legais e os contratos são públicos e consultáveis, desconhecendo a forma como estão na BaseGov.
A uniformização de marca única na AML, com vários operadores, é muito difícil, mas isto não justifica o que se esta a passar, a realidade operacional do País revela que é que é muito menos capaz do que julgamos. Homogeneizar o mesmo modelo para toda a AMI para operadores distintos, não havia nenhuma empresa em Portugal capaz de resolver isto.

Existem 4 prestadores, 1 por cada lote, e cada um tem de ser um operador de transportes, e é o responsável pelas operações. No quadro do contrato é esse operador que tem de responder em sede desse contrato, fornecendo recursos humanos e materiais, e interconexão com outros operadores, é essa a responsabilidade do operador.
A TML faz o plano de oferta e o operador faz o plano de operação, o projecto de resposta, pois é o operador que tem os recursos para resolver essa questão.
A TML não é operadora.

No Lote 4 o operador tinha todas as viaturas, todos os motoristas necessários, considerando a subcontratação e todos os documentos, para arrancar a operação, tinha as chapas de serviço. No dia 31 maio, o elemento disruptivo foram os motoristas, que se recusaram fazer os horários da Carris Metropolitana.

Assegurou-se que nenhum trabalhador seria despedido, e assim muitos teriam de mudar de operador a meio da noite, e a situação de conflito precipitou o acontecimento.

Ter-se-ão recusado operar também no dia 6 de junho, e foi necessário voltar aos horários dos TST, e até ao final do mês houve um processo de desgaste de que resultou a saída de alguns motoristas, em julho já existia um défice de 60 motoristas num universo de 300.

Não temos responsabilidade direta, mas acompanhamos diariamente o operador. Quanto a cumprimento contratual, são questões jurídicas com momentos e locais próprios, estando em curso esse processo.

Do ponto de vista, reuniões com o acionista, no início do mês novembro, a partir de dia 2, o operador mantém que vai cumprir 100% de oferta em todo a área do Lote 4.

Ainda não houve número de recursos humanos para que a operação estabilize.

Estamos a trabalhar para ter soluções alternativas
Condicionamos, os autocarros que são necessários de acordo com a procura.
Estamos a trabalhar para aparecerem soluções.
Temos de flexibilizar a idade média da frota, prevista no contrato, para responder às questões colocadas pela operação.
Estamos a tentar resolver o número de pessoas que ficam nas paragens, incrementado serviços, e melhorando a satisfação, mas tem de ser dentro do contrato.

Estão identificadas a falta de Recursos Humanos, com todas as entidades para nos ajudarem a disponibilizar o mais rápido possível, mas demora algum tempo.

A resposta a reclamações é do operador, mas como a Carris Metropolitana é uma marca única, temos de perceber quem responde, e ao quê.

Sobre a questão das horas, conhecemos, e manifestamos a nossa preocupação.

A questão do trabalho suplementar excessivo por parte dos motoristas, é de compatibilização difícil, porque por um lado pressionamos para dar resposta as pessoas, e por outro pressionamos para não sobrecarregar os trabalhadores, chamamos a atenção, a responsabilidade direta é do ACT, e não nos podemos substituir ao ACT que tem responsabilidades nessa questão.

1º. Secretário da AML

Temos consciência que não estamos a responder às necessidades das pessoas.
Os munícipes, utentes, que colocam questões têm razão.
Os eleitos, na generalidade, também têm razão.

A nossa obrigação, é tentar ultrapassar os problemas, é o nosso esforço, a nossa convicção, a nossa obrigação para salvar o projeto.
Temos diferenças profundas políticas e ideológicas, mas há coisa que nos une, seja a democracia, seja a mobilidade, que é muito importante para os cidadãos.

O 1º. Secretário da AML não é o dono disto tudo, e assume as suas responsabilidades políticas, assume tudo, mas não exijam que assuma responsabilidades só do que é mau, é um processo da vida. E o meu lugar está sempre a disposição, até porque eu tenho 71 anos, não tenho objetivos pessoais, o meu objetivo é servir, a democracia, a população e o desenvolvimento.

Este projeto só tem futuro se o consenso a que chegámos, entre governo, os 18 municípios e diversas entidades continuar, se não fizermos isto e se aproveitarmos as circunstâncias para o combate político, damos cabo do projecto.

A avaliação dos aspetos negativos e positivos não pode dar cabo do projeto, é um projeto progressista, de ampliação das condições de vida e de ampliar o direito à mobilidade.

É integrado num processo com vários momentos, sendo a principal a redução e a ampliação da área tarifária do passe, e outro momento, que não está a correr bem, é a execução do concurso.

A TML tem como função gerir este contrato, a bilhética, repartição financeira.

Considerando as coisas, a AML e os municípios entenderam que não fazia sentido lançarem um concurso para cada um dos seus transportes (municipal e intrarregional), e seria mais difícil para "casar" com uma solução integrada, e então os municípios e o governo delegaram na AML, para implementar esta solução que é muito interessante e que permitiu dar os passos que se deram.
A Carris Metropolitana é só a imagem, decidimos dar uma sigla única.

A Alsa Todi é o operador responsável, prestador de serviço, de acordo com as condições determinadas. O fundamental do Caderno de Encargos, hoje, na última semana, já está a ser feito.

Não somos quem gere nem nos peçam para fazer esse papel, não nos vamos meter em questões laborais entre o operador e os funcionários. Diferente é fiscalizar e intervir.
E não intervenho nestas questões sob ponto de vista institucional enquanto presidente da AML.

Sou o primeiro responsável executivo sobre tudo o que se passa na AML, foi a comissão executiva que propôs a aprovação do Caderno de Encargos e submeteu à aprovação a todos os presidentes.

Não me demito porque entendo estar a cumprir as minhas obrigações e as responsabilidades.

Nota: Apesar de ser mais ampla, por se tratar de uma reunião plenária, na presença de todos os membros da Assembleia Municipal, considerou-se a informação recolhida nessa reunião enquanto contributo para o trabalho da comissão.

5ª. Reunião da Comissão da A.M. de 03 de novembro, com:	6
• **Representantes da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa** (Audição para esclarecimentos adicionais)	
Não ficou registo áudio desta reunião, por deficiência técnica do sistema de gravação. Assim, e não havendo fonte de recolha de evidência, entendeu-se não reproduzir "de memória" as situações que foram discutidas com a TML. No entanto, fica a nota de que esta reunião com a TML foi muito técnica, e se destinou esclarecer sobretudo parte das questões que ficaram em aberto da Reunião Extraordinária da Assembleia Municipal com a AML, bem como auxiliar a compreensão dos conceitos e dos preceitos contratuais, pelo que para âmbito da resposta à petição não se considera ser fundamental a sua reprodução.	
Nota: Apesar da presença da TML na Reunião extraordinária de 26 de outubro, decidiu-se manter o agendamento para aprofundamento e esclarecimento das questões suscitadas.	

6ª. Reunião da Comissão da A.M. de 21 de novembro	7

Debate de considerações finais e concertação para fecho de relatório

Verificaram-se as considerações finais em causa proporcionando um debate, com relevância para as mencionadas na petição bem como outras de fontes diversas, que resultassem do conjunto das audiências realizadas, na procura de apurar os factos determinantes evidenciando os problemas sentidos, e perceber o desenvolvimento dos problemas ao longo do tempo.

Perceber o tipo de respostas que têm sido dadas à população perante as dificuldades sentidas, pelas diversas entidades, tem a maior relevância para se perspetivar um cenário de evolução dos problemas ao longo da linha temporal, antecipando desenvolvimentos futuros.

Ficou bem claro, para todos os deputados, que era necessário ter uma perceção alargada da dimensão da problemática acerca do serviço público de transportes públicos rodoviários da Carris Metropolitana e, caso existissem, ter uma noção das responsabilidades associadas, e respetivas evidências factuais.

Para isso foi solicitada e analisada documentação oficial, à CMM, AML/TML, analisadas fontes da informação veiculadas pela comunicação social, consideradas as queixas em diversas sedes apresentadas por munícipes, bem como trocada documentação a que os deputados foram tendo disponível, e compilando evidências sob forma de registos fotográficos e outros relevantes, enquanto prova de suporte ao apuramento dos factos.

O suporte do relatório em evidências, foi desde o primeiro momento uma das premissas base do trabalho da comissão, pois não poderia apresentar-se um documento apoiado de forma precária, em situações pouco claras ou meros boatos.

Por esse motivo, foi essencial manter o alinhamento do plano de trabalhos, a essência da metodologia, ajustando-o ao longo do trabalho da comissão nas sucessivas reuniões, muito contribuindo a forma aberta, franca e proativa do desenvolvimento dos trabalhos pelos deputados, na procura de respostas para os problemas sentidos pelos munícipes que representam.

Durante as várias reuniões todos os deputados trouxeram a debate a melhor informação que reuniram, trocaram opiniões acerca das audições que tiveram, proporcionando uma série de debates profícuos acerca dos problemas do serviço da Carris Metropolitana e das várias entidades envolvidas.

Por tudo o que foi explicado anteriormente, o presente relatório, a apresentar para ser deliberado e votado no plenário da Assembleia Municipal, salvo melhor opinião, está suportado em bases sólidas, fundadas em evidências, e foi desligado de assunções vagas, sob pena da sua ineficácia e perda de uma oportunidade de desenvolver um trabalho sério a favor da comunidade do Município do Montijo, acreditando ter sido produzido um contributo válido.

A ineficácia dos trabalhos da comissão, seria incompreensível, por parte do povo do Montijo.

7ª. Reunião da Comissão da A.M. de 20 de dezembro, com:	8
Redação final e fecho do relatório	
Nesta reunião foi fechada a redação final do relatório a submeter à Assembleia Municipal, introduzindo-se um ponto (ponto 8.), propondo o envio do relatório para conhecimento das entidades que a comissão entendeu serem relevantes.	

5. CONCRETIZAÇÃO DA PROBLEMÁTICA EM EVIDÊNCIAS:

De todas as diligências efetuadas pelos deputados da comissão salienta-se os seguintes fatos e evidências, destes 6 meses:

- As entidades públicas AML e TML falharam na resposta às necessidades da população no arranque deste processo;

- Está afetada a imagem e reputação da Carris Metropolitana, e consequentemente a reputação e competência das entidades públicas AML e TML.

- Existem fortes indícios de incapacidade e falta de fiscalização, gestão, monitorização e proatividade no assegurar de respostas de mobilidade capazes na Área Metropolitana de Lisboa, pela entidade TML:

- Existem fortes indícios de incumprimento contratual pela Alsa Todi;

- Existem fortes indícios de incumprimento da legislação laboral com conhecimento e responsabilidade do gestor e operador;

- As sucessivas alterações entre gestor e operador têm consequências no desempenho e imagem da Carris Metropolitana;

- No dia 01 de junho não estavam asseguradas as condições necessárias ao início da exploração do Lote 4;

- A rede apresenta hoje autocarros novos e ambientalmente mais sustentáveis, mas a tipologia de autocarro nem sempre é a adequada à carreira, pela sua lotação;

- Existem falta de recursos humanos, nomeadamente motoristas;

- Existem mais carreiras, existindo carreiras mal dimensionadas e que não respondem às necessidades da população;

- Existe maior frequência, mas com problemas de cumprimento de horários;

- Existem autocarros a fazer carreiras com a lotação desadequada para o número de utentes que normalmente utiliza o sistema, deixando frequentemente passageiros nas paragens.

- Os canais de informação aos utentes (tradicionais e digitais) têm deficiente funcionamento, não se encontrando informação, ou estando a mesma desatualizada;

- Verificam-se deficiências ao nível do processamento e resposta das reclamações;

- Muitas paragens de autocarros não oferecem condições dignas para os utentes;

- Os postaletes colocados não são adequados à informação necessária, ou não existem postaletes em alguns locais relevantes (ex. Gare do Oriente);

6. CONCLUSÕES

Concluídas as diversas audiências, verificadas as situações decorrentes das queixas dos utentes e analisando as condições de materialização no terreno do sistema de transportes públicos coletivos da Carris Metropolita, transparece a dificuldade de gestão e articulação entre as várias entidades intervenientes, seja a AML, a TML e a Alsa Todi, que têm por missão assegurar que tudo funciona, verificando-se o seu contrário.

O foco das entidades tem de ser, em primeiro lugar, o cumprimento do serviço com a capacidade e a regularidade necessárias ao transporte da população e, infelizmente, perdeu-se demasiado tempo e consumiram-se recursos com situações de secundárias, como a imagem da marca ou o design, quando deveriam ter sido asseguradas em tempo útil a formação e contratação de motoristas essenciais para o bom funcionamento.

Esta dispersão de recursos, típica de uma gestão errática, e sem foco na resolução dos problemas essenciais, é de todos os problemas o maior que detetámos, estando em crer ser a génese da maioria das falhas detetadas.

O que interessa à população ter os autocarros todos amarelos, com a mesma imagem, se a Carris Metropolitana não cumpre o serviço com a regularidade e com a capacidade necessária para assegurar a mobilidade a que os seus utentes têm direito?

Estes tipos de falhas de gestão são inadmissíveis na prestação de um serviço público.

Da ponderação efetuada, em primeiro lugar, das queixas da população, e das audiências efetuadas, da consulta à documentação disponível, e todas as diligências e contactos estabelecidos apurou-se o seguinte, quanto ao funcionamento da Carris Metropolitana na área do Lote 4, e focados na missão que é servir o Concelho do Montijo:

- O sistema de transporte público coletivo da Carris Metropolitana, do Lote 4, não assegurou a totalidade das carreiras desde o momento da entrada em funcionamento no dia 01 de junho de 2022 e com muitos sobressaltos até ao presente mês de novembro de 2022, significando que durante 6 meses é prestado um serviço deficitário e não coincidente com as necessidades da população, com as expectativas criadas pela AML, e não correspondente ao contratualizado à Alsa Todi.

- Verifica-se que não se realizam de parte dos horários previstos, com consequências muito graves para toda a população servida, impondo constrangimentos todos os dias aos utentes, que não vêm assegurado transporte às horas previstas, ou não têm assegurado o transporte com a capacidade adequada, deixando muitos passageiros nas paragens, e sem alternativas, em resultado de constantes falhas de serviço;

- Além das falhas detetadas no cumprimento de horários e capacidade, alguns autocarros não passaram às horas indicadas nos horários, demonstrando falhas graves de mau planeamento, e de concretização da rede de carreiras e dos percursos, com consequências

graves nas ligações intermodais essenciais às deslocações dos utentes, não assegurando a tempo as ligações com outros meios de transporte, especialmente com o barco da Transtejo no Cais do Seixalinho ou ao comboio em Pinhal Novo;

- Existem supressões ou alterações das carreiras, realizadas sem a necessária informação à população afetada;

- Foram detetadas falhas muito graves e indesculpáveis no acesso à informação e comunicação aos utentes, especialmente na comunicação dos horários, alterações na rede de transportes, não coincidindo os horários das passagens da App com os horários instalados nas paragens;

- Existem paragens sem horários, sem postaletes de informação atualizados, ou em que nem todos os horários têm informação atualizada; por ex. na Gare do Oriente, nem se sabia onde parava o autocarro, por ausência completa de informação;

- Existem falhas no cumprimento dos percursos, por desconhecimento dos mesmos por parte de alguns motoristas, demostrando a desadequada ou ausente formação do pessoal no momento da entrada em funcionamento do serviço;

- Foram detetadas falta de motoristas, não existindo os suficientes para assegurar o serviço do Lote 4 da Carris Metropolitana;

- Foi permitido pela TML que a Alsa Todi desse início à exploração do Lote 4 sem assegurar o número de motoristas suficientes para as necessidades previstas, que tem de incluir obviamente, para além do número mínimo de trabalhadores, o número de trabalhadores necessário para assegurar a redundância de faltas. Pelos dados a que tivemos acesso, estima-se que seriam necessários mais 60 a 80 motoristas a acrescer aos cerca de 300 existentes (um acréscimo entre 20%-25% de profissionais), sendo que, passados 6 meses, ainda não se tinham assegurado o número suficiente de motoristas;

- Foram detetadas falhas ao nível das condições de trabalho, existindo situações de excesso de horas de trabalho, para além das 8 horas normais e 2 horas suplementares, existindo relatos de motoristas a realizar diariamente mais de 14 horas de trabalho, e com acumulação de mais de 600 horas suplementares, quando legalmente só podem acumular por ano até 200 horas suplementares, bem como existiu um período em que foram suspensas as férias dos motoristas. É indesculpável, e legalmente inadmissível que entidades públicas tenham conhecimento, permitam e até pactuem, na forma como os serviços públicos prestados pelo operador de que são contratantes e gestores não cumpram a legislação laboral.

- Verificaram-se falhas ao nível da segurança aos utentes, por agravamento do risco de acidentes, em resultado do excesso de horas de trabalho dos motoristas, além do legalmente permitido, e consequentemente aumento do risco para os utentes e pessoas e bens na via pública;

- Existem falhas de coesão territorial do sistema, penalizando os munícipes que residem fora da sede do concelho, seja pelo número insuficiente de carreiras, capacidade de viaturas e horários praticados, seja pelo valor do bilhete cobrado, diferente para deslocações dentro do mesmo concelho;

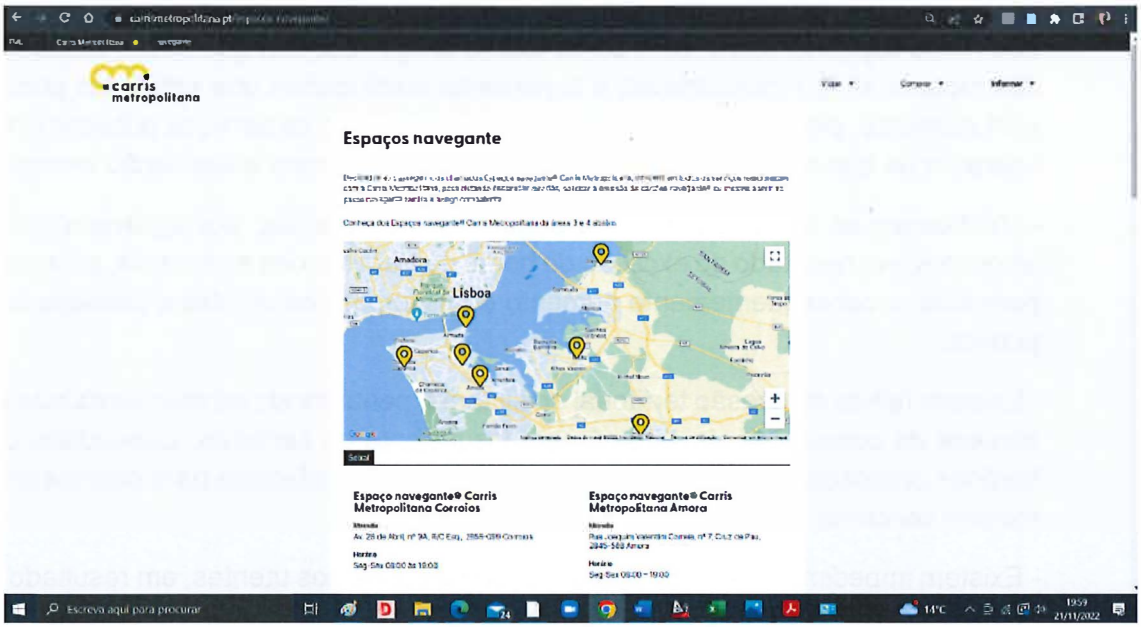
- Existem impedimentos na disponibilização de títulos aos utentes, em resultado do reduzido número de locais para a sua aquisição e carregamento, só existindo uma loja da Carris

Metropolitana no concelho, no Mercado Municipal do Montijo, que não tem um horário adequado. A loja encerra durante os dias de fim-de-semana e feriados, impedindo o livre acesso à venda de títulos, informações e outras facilidades que devem têm de ser assegurados todos os dias aos utentes, pois todos os dias a rede da Carris Metropolitana se encontra em funcionamento, com consequências no acesso à informação e no aumento do custo do transporte aos utentes;

- Existem evidencias de responsabilidade pelo incumprimento contratual por parte da Alsa-Todi, originando consequências nefastas para os utentes;

- Valorização do Passe Intermodal a baixo custo a caminho da gratuitidade, pilar fundamental no cumprimento do direito à mobilidade das populações que a Constituição da República Portuguesa consagra.

- O site da Carris Metropolitana não informa da existência de um Espaço Navegante no Montijo (que de facto existe) nem no mapa, nem no descritivo;



- Foram detetadas muitas falhas no sistema da aplicação informática (site), que nem sempre se encontra atualizado ou disponível. Por diversas vezes o sistema não permite navegar ou imprimir o horário da carreira pretendida, deixando os utentes sem acesso à informação;

- Foram detetadas falhas nas condições das paragens, verificando-se que grande número das paragens (quase 70%) não oferece condições adequadas à estadia bem como à segurança, nem têm informação dos horários atualizada ou disponível;

- Paragens em bermas ou junto a valetas de estradas movimentadas, sem uma base estável (pavimentada) de estadia para as pessoas;

- Paragens em local isolado, sem qualquer abrigo e banco;

- Paragens sem sinalização dos autocarros e/ou horários disponíveis;

- Paragens em estradas movimentadas sem passadeiras que assegure o atravessamento em segurança dos utentes;

- Paragens em estradas movimentadas sem recesso que assegure a paragem do autocarro fora da faixa de rodagem;

- Incumprimento nas paragens da legislação de acessibilidades, na disposição na via pública, informação nelas contida (horários) e percurso até à paragem.

Verificou-se ainda:

- O início do processo de contratação feito pela AML em momento prévio à criação da TML foi feito sobre pressupostos de base de duvidosa fiabilidade, que podem não ter acautelado o correto dimensionamento ou existência dos recursos humanos e materiais para assegurar o regular funcionamento do sistema de transportes;

- Revelou-se a necessidade de mecanismos de fiscalização e correção adequados para assegurar a adequação do sistema na resposta das necessidades previsíveis bem como as decorrentes de imprevistos, radicando parte do problema das deficiências de funcionamento detetadas;

- Não foi acautelado pelo gestor (TML) que o operador Alsa Todi (a empresa prestadora do serviço) detinha todos os meios necessários e que cumpriam as disposições legais (com relevância para a legislação laboral) para assegurar o funcionamento do sistema proposto;

O gestor nunca deveria ter permitido a entrada do sistema no dia 01 de junho, que ocorreu em condições incumprimento legal, e revelou não ter as condições determinantes para assegurar o transporte público com a regularidade, quantidade e qualidade a que se tinham comprometido.

Assim:

Durante 6 longos meses, o cenário caótico criado pela AML no transporte público rodoviário de passageiros, nos concelhos de Montijo e respetivas ligações intermunicipais, defraudou as expectativas publicamente anunciadas e prejudica a vida milhares de pessoas e centenas de empresas, que tiveram prejuízos morais e patrimoniais de elevada monta, que deveriam e poderiam ter sido facilmente evitados, caso tivesse havido uma gestão mais competente do processo de transição da mudança de operador de transporte rodoviário de passageiros.

A AML, que tinha dado contratualmente 10 meses ao novo operador para se preparar para o início da operação, ao decidir antecipar um mês (de julho para junho), a transição da operação da TST para a nova Alsa Todi, sem ter o cuidado de avaliar junto dos motoristas e seus sindicatos, se estavam reunidas as condições para a operação arrancar, cometeu um erro crasso e uma incompetência grosseira, de alguém que era suposto saber o que estava a fazer, tendo consciência que estavam a exigir aos mesmos motoristas que eram da TST (que transitaram da TST para a Alsa Todi), um enorme acréscimo de horas de trabalho, num enorme aumento de itinerários e de horários.

Obviamente que ao fim de apenas 6 dias do início da operação em 06 junho, os motoristas recusaram-se a ser "escravos" da incompetência e irresponsabilidade da gestão da AML neste processo e pararam a operação, obrigando a AML a aceitar voltar aos horários da antiga TST, que ocorreu sem qualquer comunicação ou aviso aos utentes, que ficaram perdidos e abandonados nas paragens, a olhar para horários "fantasma" e eternamente à espera, enquanto viam passar autocarros cheios que não podiam parar.

Uma transição de operador de transportes, em simultâneo em 5 concelhos, numa 1ª. fase apenas, poderia ter sido feita de forma mais prudente, cumprindo as mesma carreiras e horários da antiga TST (como os motoristas depois da paralisação de 06/06/2022, acabaram por obrigar que fosse feito) e só depois dessa operação transitada e consolidada, é que se passaria a uma 2ª fase, de adição incremental de novas carreiras e horários, à medida que houvesse motoristas para as garantir em quantidade e qualidade.

Mas em vez disto, esta AML quis fazer do Lote 4 um exemplo, um projeto-piloto que correu muito mal, dando um passo maior do que a perna e, arrastando para o abismo todos os utentes e empresas que dependem destes transportes públicos, com consequências incomensuráveis para as famílias e para a economia.

As decisões da transferência de operação no Lote 4 não foram técnica e politicamente bem maturadas e preparadas junto de todos os parceiros, quer os diretos, quer os indiretos (sindicatos) e, sobretudo ausente do contacto com a realidade dos utentes.

Por isso, aconteceu o que aconteceu, onde a decisão de antecipar a data do início da nova operação, sem condições garantidas para o fazer, não é culpa só da Alsa Todi, mas principalmente da própria AML, que de forma incompetente, acabou por fazer dos utentes do Lote 4, as cobaias neste "ensaio laboratorial" de transportes, antes de arrancar com a nova operação nos outros 3 lotes de concelhos. Trata-se apenas e simplesmente, de incompetência na gestão da coisa pública.

Tendo ouvido o máximo de intervenientes neste processo, assim como os utentes lesados, identificamos a necessidade de assunção de responsabilidade neste processo.

Enquanto agentes políticos devemos mostrar a quem nos elegeu, um sentido de integridade moral e de ética republicana, de quem percebe o momento de se assumirem as responsabilidades e ponderar a mudança, sobretudo dos agentes, que por omissão, incapacidade ou simples incompetência prejudicaram e continuam a prejudicar os munícipes Concelho do Montijo.

É também a obrigação desta comissão, lembrar todos os eleitos nesta assembleia em mandatos nominais, que neste contexto de análise da legitimidade da queixa pública dos munícipes deste concelho, a sua primeira responsabilidade é sempre para com os montijenses.

7. RECOMENDAÇÕES

Na sequência do trabalho da Comissão, apresentam-se as seguintes recomendações:

a) Revisão do sistema de fiscalização e controle do exercício das competências por parte da TML e AML, que ao não existir de forma efetiva, permite o arrastamento de formas de gestão errática, e pouco adequadas da prestação de serviços públicos;

b) Implementação de um sistema de monitorização contínua que funcione efetivamente, verificando as necessidades e os meios disponíveis para resposta visando o funcionamento adequado do sistema de transportes públicos da Carris Metropolitana, permitindo antecipar falhas, prevenindo ocorrências como supressões e outros impedimentos que têm como principal consequência falhas na mobilidade dos cidadãos;

c) Avaliar as situações de prejuízo pessoal e profissional decorrentes das irregularidades ocorridas na prestação do serviço de transporte rodoviário público transporte de passageiros equacionando mecanismos de compensação a utentes;

d) Criação de um fórum consultivo (tipo Comissão de Acompanhamento do funcionamento Carris Metropolitana) de carácter permanente, reunindo de forma regular, que congregue num único fórum os diversos parceiros, com representantes da AML, TML, operadores, comissões de utentes, sindicatos, governo, municípios, e outras entidades relevantes (IMTT, ACT) para a verificação e controle do funcionamento e monitorizando a resposta pelos operadores e pela TML.

e) Análise e resposta em tempo útil (até 30 dias) pelas entidades responsáveis, de todos os contributos, sugestões e queixas apresentados por utentes.

f) Revisão do sistema de recrutamento e de formação dos meios humanos, especialmente motoristas, assegurando os meios humanos necessários ao bom desempenho da Carris Metropolitana;

g) Revisão do sistema de fiscalização e controle da prestação de serviços por parte dos gestores e operadores, de modo a aferir o bom funcionamento do sistema;

h) Revisão do sistema de horários adequando-o continuamente às necessidades da população;

i) Revisão dos percursos servidos pelas várias carreiras, procurando a otimização dos percursos e perante os meios disponíveis, assegurando o melhor funcionamento do sistema;

j) Revisão dos reforços e desdobramentos de carreiras necessários para assegurar a que deixe de ser corrente os utentes ficarem sem embarcar;

k) Revisão da tipologia dos veículos disponíveis, especialmente nos percursos de maior necessidade, adequando o número de lugares disponíveis às necessidades dos utentes;

l) Adequação do sistema às necessidades das freguesias mais periféricas (Pegões e Canha), bem como às ligações a Lisboa onde é necessário assegurar o fluxo crescente de pessoas;

m) Melhoramento do horário da carreira que liga ao Barreiro, que serve o Hospital, essencial para assegurar o acesso ao direito à Saúde;

n) Estabelecimento de condições adequadas para a aquisição e carregamento de títulos de transporte, abrangendo não somente as sedes de concelho, mas também todas as sedes de freguesia bem como as localidades principais, facilitando o acesso aos utentes;

o) Revisão dos horários das lojas da Carris Metropolitana, assegurando a abertura das lojas em horário diário mais alargado (das 8:00 às 20:00), bem como em ambos os dias de fim de semana, bem como de agentes em todas as freguesias;

p) Melhoria do sistema de difusão de informação prestada aos utentes, assegurando que o horário fixado nas paragens seja o correto e que esteja sejam atualizados sempre que alterados;

q) Melhoria da informação disponível na internet, disponibilizando não só os horários corretos, bem como a criação de um planeador de viagens e mapa da rede;

r) Disponibilização de mapa da rede, incluindo a marcação dos locais de ligação intermodal com outros meios de transporte, pontos de interesse principais (hospitais e centros de saúde, escolas, serviços públicos, etc.)

s) Implementação, o mais rápido possível, dos painéis interativos previstos permitindo assegurar a informação atualizada a todo o momento aos utentes;

t) Instalação de paragens adequadas às necessidades dos utentes, cumprindo as acessibilidades, em especial nos locais desabrigados e sempre que possível dotadas de abrigo com iluminação, banco de sentar e painel com o mapa da rede e horários das carreiras disponíveis nesse local.

u) Revisão do sistema tarifário, revendo os valores pagos que penaliza de forma injustificada o acesso ao transporte nos locais mais periféricos, em benefício da coesão territorial;

v) Promoção de estudo para implementar tarifário de bilhete do dia (que permite ao utente utilizar toda a rede independentemente do número de vezes), ou bilhete combinado, por ex. com a Transtejo no Seixalinho (estabelecendo um valor único para a ligação de Lisboa ao Montijo).

w) Evolução do sistema de bilhética para meios digitais, prevendo o pagamento por telemóvel.

8. ENVIO DO RELATÓRIO PARA CONHECIMENTO DE ENTIDADES

O primeiro propósito do relatório é verificar, avaliar e responder às questões levantadas na petição apresentadas pelos munícipes do concelho do Montijo, utentes da Carris Metropolitana e entende a Comissão que avalia o relatório que o mesmo deverá ser encaminhado para conhecimento das seguintes entidades:

a) Subscritores da petição intitulada "*Transportes Coletivos Rodoviários de Montijo – Serviço Carris Metropolitana*", na pessoa do 1º.subscritor;~

b) Comissão de Utentes de Transportes Públicos Rodoviários do Montijo, na pessoa dos seus representantes legais;

c) Sindicatos representantes dos trabalhadores;

d) Área Metropolitana de Lisboa (AML, enquanto órgão competente, ao secretariado executivo;

e) Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), enquanto órgão de gestão, ao conselho de administração;

f) Municípios do Conselho Metropolitano da AML, enquanto entidades que delegaram competências na área dos transportes públicos de passageiros à AML;

g) Estado Português, nomeadamente aos Ministérios das Finanças, o Ministério das Infraestruturas e Habitação e o Ministério do Ambiente e da Ação Climática, enquanto entidades que delegaram e partilharam competências com a AML;

Montijo,21 de dezembro de 2022

O Coordenador/Relator

Pedro Vieira

LISTAGEM DE ANEXOS	
ANEXO 1	Petição entregue pelos munícipes na Assembleia Municipal
ANEXO 2	Folhas de Presença das reuniões efetuadas pela Comissão
ANEXO 3	Convocatória da 1ª.Reunião Extraordinária da Assembleia Municipal Link para visualização: https://www.youtube.com/watch?v=lrpxx0kgPhc
ANEXO 4	Moção do PSD - Convocatória AML
ANEXO 5	Proposta de Trabalho para a Comissão
ANEXO 6	Indicadores de Qualidade de Sistema de Transporte Público Coletivo (compilação apresentada pelo PSD)
ANEXO 7	Delegação de Competências da CMM à AML
7a	Protocolo de Delegação de Competências (CMM-AML)
7b	Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências (CMM-AML)
ANEXO 8	Ordens de Pagamento da CMM para AML (01/2019 a 08/2022)
ANEXO 9	Documentos selecionados da página de internet da TML:
9a	Estatutos da TML
9b	Contrato Interadministrativo de Delegação e Subdelegação de Competências (AML-TML)
9c	Aditamento ao Contrato Interadministrativo de Delegação e Subdelegação de Competências (AML – TML)
9d	Relatório de Contas 2021
9e	Relatório de Gestão 2021
9f	Relatório do Governo Societário 2021
9g	Plano de Atividades e Orçamento 2022-2025
ANEXO 10	Condições Gerais de Transporte da Carris Metropolitana
ANEXO 11	Documento entregue - 1º.subscritor da petição - Miguel Dias
ANEXO 12	Documento entregue – 4ª.subscritora da petição - Sabina Pereira
ANEXO 13	Listagem no "Portal da Queixa" – Queixas do Lote 4 da Carris Metropolitana, concelho do Montijo
ANEXO 14	Documentação relevante solicitada e enviada pela AML e TML