

Na sequência da publicação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, foi operacionalizada a descentralização de competências da Administração Central do Estado para as Autarquias Locais e para as Comunidades Intermunicipais.

A publicação deste diploma teve como efeitos imediatos a revogação da Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro e do antiquíssimo Regulamento de Transportes em Automóveis, Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948, introduzindo alterações significativas ao nível da exploração do serviço público de transportes de passageiros.

No âmbito deste diploma é operacionalizada a abertura do regime de concessão da exploração do serviço público de transportes de passageiros à concorrência, dando cumprimento ao Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, que estipula que até 3 de dezembro de 2019 todos os transportes terrestres da União Europeia têm de ter sido submetidos a procedimento concursal e/ou devidamente enquadrados em contratos de serviço público.

A Câmara Municipal de Coimbra deliberou assumir as competências de Autoridade de Transportes Municipal, e por inerência a gestão dos transportes públicos municipais.

Nesta linha de ação questiona-se a CMC sobre que tipo de ações tem vindo a empreender no sentido de aproveitar esta oportunidade para otimizar, expandir e ampliar o serviço dos SMTUC, seja no serviço prestado no espaço urbano e às diferentes freguesias do município, seja na compatibilização dos serviços municipais com os inter-municipais e com inter-regionais sob a responsabilidade da CIM, seja ainda na preparação da rede para receber e complementar o serviço do sistema de mobilidade do Mondego?

Como é do conhecimento público, a CIM encontra-se presentemente a preparar os cadernos de encargos para lançamento dos concursos internacionais no final de 2018, com vista à concessão do serviço público inter-municipal e inter-regional, pelo que importa que a CMC assuma, com a máxima urgência, se pretende alargar a rede e serviços dos SMTUC e como pretende compatibilizar o esse serviço com o prestado por outros operadores de transporte a operarem no Município.

Cientes desta oportunidade, o Somos Coimbra tem vindo a auscultar as populações das várias freguesias do município que reivindicam a melhoria da oferta dos transportes públicos.

Sendo muitas as queixas o Somos Coimbra está empenhado em colaborar com a CMC, no sentido de assegurar a melhoria dos serviços prestados, propondo-se desde já:

1. Que sejam garantidos em todo o Município, pelo menos os serviços mínimos estabelecidos no art. nº14 de Regime jurídico RJSPTP, por forma a promover a equidade de tratamento e de oportunidades dos cidadãos no acesso aos transportes, contribuindo para a coesão económica, social e territorial. Tal passa por servir todos os locais com população residente superior a 40 habitantes.
2. Alargamento da rede dos SMTUC a todas as freguesias do município (entre outras, Souselas, Botão, Antanhol, Palheira...) assumindo competências de exploração de uma zona atualmente atribuída a operadoras privadas (como a Transdev ou Moisés Correia de Oliveira), com criação de carreira de ligação ao centro da cidade e aumentando a sua frequência, respondendo assim às necessidades casa-trabalho e casa-escola.
3. Prolongamento da linha 19T até à Serra da Rocha, aproveitando o período de paragem desta linha na Rocha Nova. Esta zona apenas é servida pelas linhas que servem a Carapinheira (16 e 30), obrigando os utilizadores (designadamente as crianças na sua deslocação para a escola) a percorrer 1km a pé, em condições precárias de segurança e por vezes sob condições climatéricas adversas. Fizemos o teste ao apanhar a linha 19T, tendo-se verificado que nesta viagem o autocarro esteve parado, a repor o horário na Rocha Nova, durante 11 min, tempo mais que suficiente para percorrer os cerca de 1,2 km que a separam da Serra da Rocha. É assim possível responder a uma necessidade premente da população, sem que tal obrigue a alterações profundas da carreira. A viabilidade da proposta foi confirmada pelo respectivo motorista, apontando ainda facilidades na manobra de inversão de marcha. Já pedimos formalmente o agendamento desta proposta para discussão em reunião de câmara.
4. Revisão geral dos horários, adaptando-os às novas necessidades. Há carreiras que mantêm os horários cristalizados há décadas, criados inicialmente para servir fábricas que nos entretantos já encerraram.

5. Melhoria geral das paragens dos SMTUC. Não é possível cativar utilizadores para o transporte público, quando a paragem se limita a um poste colocado em valas ou taludes por desmatar. Independentemente da localização ser urbana ou rural, todas as paragens devem ser providas de abrigo com assento, de passeio mesmo que localizado, e de iluminação pública.
6. Melhoria do sistema de informação. Os serviços mínimos estabelecidos na Lei n.º 52/2015, impõe a disponibilização de informação clara e adequada em todos os pontos de acesso à rede que abranja o percurso, paragens e horários.
7. Revisão da operacionalidade dos localizadores GPS dos autocarros. Fomos informados de que vários sistemas de localização estão inoperacionais, o que justifica a inadequação dos tempos de espera previsíveis apresentados nos painéis de informação variável. Por outro lado, só a informação em tempo real, permite monitorizar a qualidade do serviço, devendo ainda suportar o ajuste dos horários das carreiras, de forma a ajustá-los às características geométricas dos percursos e às condições reais de circulação.
8. Alargamento do serviço de transportes especial porta a porta, com chamada prévia a 24 horas, a outros segmentos populacionais, designadamente aos idosos e a populações de zonas de habitação dispersa.
9. Reativação do sistema de parques periféricos dissuasores (ex-ecovia), como medida de apoio a zonas de habitação dispersa.

O transporte público de passageiros deve ser encarado como um serviço público e social, pelo que não pode ser gerido para ser economicamente sustentável, mas antes como instrumento de promoção do desenvolvimento local e de coesão territorial, garantindo-se princípios de equidade geográfica e social. Independentemente do local onde moram, todos os utilizadores devem ter os mesmos direitos e oportunidades.

É urgente planear e gerir a rede dos SMTUC! Só com uma boa oferta de transportes coletivos é possível promover a alteração de paradigma da mobilidade urbana, fomentando o uso do transporte público em detrimento do individual.