

O ano de 2019 está a chegar ao fim, pelo que importa fazer um balanço e perceber o que mudou em termos de mobilidade em Coimbra. Há 2 anos atrás, quando integramos este executivo, as expectativas eram elevadas. Para além da crescente consciencialização no que respeita às preocupações ambientais, a publicação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros veio concretizar a descentralização de competências dos sistemas de transportes públicos rodoviários de passageiros da esfera da Administração central do Estado para as Autarquias locais e para as Comunidades Intermunicipais (CIM).

Desde cedo que o SC começou a pressionar e a alertar para a necessidade de todo o sistema ser revisto, e dos SMTUC se expandirem e eventualmente internalizarem os serviços assegurados pelos operadores privados. Condição extremamente facilitadora à adopção de tarifa única. A Câmara de Coimbra teve 4 anos para se preparar, mas pouco ou nada fez! No final do prazo estabelecido pelo Regime RJSTP, os SMTUC não tinham autocarros, nem motoristas para responderem a novos serviços!

Apesar disso, no passado dia 4, abriram ao serviço as 5 novas linhas (44, 45, 47, 48 e 49) na zona sul que vieram substituir as anteriormente asseguradas pelos operadores privados. Mesmo sendo uma solução minimalista, verificou-se que os SMTUC não estavam preparados para responder a este serviço, pelo que as consequências estão à vista:

1. os motoristas estão revoltados por estarem a ser obrigados ilegalmente a abdicar das suas folgas e a fazerem horas extraordinárias para assegurarem o funcionamento das novas linhas; Faltam pelo menos 35 motoristas pelo que, mesmo com a entrada dos novos 15 assistentes operacionais, estes vão continuar a ser insuficientes;
2. os 12 autocarros entretanto recuperados para assegurarem a expansão da rede, estão a enfrentar inúmeros problemas mecânicos, havendo já registo de incidentes graves;
3. o funcionamento das novas linhas estão a ser asseguradas à custa da supressão de outras linhas urbanas com maior frequência (29, 6, 14, 14T, 24, 24T, 7 e 7T) onde os atrasos e supressão de horários têm estado a afectar todos aqueles que dependem desses horários para as suas atividades diárias. As queixas e contestações têm sido uma constante, desde o 1º dia.

Sr. Presidente, ganhar um cliente para o transporte publico é extremamente difícil, mas perdê-lo é muito fácil! Mais difícil ainda é recuperá-lo depois de o perder.

Não é por isso compreensível porque é, que estando todos cientes das dificuldades e condicionantes que teriam de ser enfrentadas, não se optou por abrir procedimentos para uma prestação de serviços com operadores privados, até se reunirem as condições necessárias para se proceder à internalização das novas linhas? A resposta é obvia: é tudo feito em cima do joelho e na última da hora!

Assim enquanto uns festejam a chegada dos SMTUC aos seus territórios e com isso o acesso a um conjunto de vantagens tarifárias, outros reclamam os mesmos direitos por se sentirem discriminados, enquanto que outros reclamam por verem degradar um serviço que, já sendo deficitário, piorou consideravelmente desde o dia 4.

Se alguns idosos se emocionam por verem finalmente os SMTUC a servirem o seu território (tal como aqui foi reportado pelo Sr. Vereador na ultima reunião de câmara), outros choram revoltados, por se sentirem discriminados e manterem esse sonho por realizar.

Mas falar em transportes de qualidade é falar em inter e intramodalidade. Não basta adquirir um sistema de vanguarda, tal como acabado de adjudicar pelos SMTUC à MEO. É preciso, abri-lo aos outros operadores que atuam no município, e à Metro Mondego. Só podemos lamentar que a CIM se prepare para lançar o concurso para concessão de carreiras intermunicipais e regionais, sem incluir um modelo de repartição de verbas. É igualmente de lamentar que o contrato de delegação de competência das linhas que servem a N 110, deixe sob a jurisdição da CIM, a criação de títulos, a fixação dos valores máximos de preços e a atualização de tarifas. Como se vai assegurar a equidade social e territorial no município? Para quando a tarifa única?

Também a anunciada obra do MetroBus está a começar da pior maneira. O concurso do lanço sub-urbano está enguiçado e o prazo de entrada ao serviço já é oficialmente assumido que derrapa para 2023.

As trotinetas vieram e desapareceram. Não foi preciso muito tempo para que os utilizadores percebessem que Coimbra não é amigável para a micromobilidade. Para quando um plano ciclável e pedonal que permita tornar esta cidade inclusiva e preparada para receber todos os que dela queriam usufruir?

Importa não esquecer que a retoma económica se tem vindo a traduzir num aumento sistemático e evidente do tráfego. É por isso importante investir na rede estruturante da cidade. Para quando a resolução dos problemas do nó do Almegue cujos problemas agudizam diariamente? Para quando a programação de execução do anel à Pedrulha?

O ano de 2019 chega ao fim sem grandes realizações. Resta-nos olhar para 2020 com expectativa e sobretudo com muita esperança!

Aproveito para desejar um um Feliz e Santo Natal em família, com muita paz, harmonia, alegria e sobretudo muita saúde!