



V. 3. DEPMT – DMTT – Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) – Proposta de contrato interadministrativo para delegação de competências de linhas municipais

Declaração e Justificação de voto

Com a publicação do RJSPTP (Lei nº 52/2015, de 9 de junho), esta CM enquanto autoridade municipal de transporte, assumiu competências que vão desde o planeamento até à operação e fiscalização do transporte público de passageiros dentro do município. A revogação do RTA (Lei nº 37272, de 1948) veio permitir repensar toda a rede de transportes públicos municipais, na sua articulação com a rede inter-municipal (sob alçada da CIM-RC), e com os restantes modos que operem no município (CP, Metro Mondego). Apesar das inúmeras queixas, contestações a abaixo-assinados apresentados pela população de Coimbra, esta Câmara decidiu ignorar quase todas essas queixas, e optar por soluções minimalistas, desajustadas e discriminatórias. Senão, vejamos! A CMC vai:

1. Manter intacta a rede geral dos SMTUC;
2. Internalizar as 5 linhas municipais, operadas pela Transdev, que servem a zona sul do município;
3. Delegar competências para a CIM, no que respeita às linhas municipais 110 e 122 atualmente operadas pela Moisés Correia de Oliveira que servem a zona Noroeste;
4. Suprimir as linhas municipais 5117 e 5118, que servem a zona Nordeste.

Afinal, porquê fazer tão pouco, quando se podia ter feito muito mais pela população, respondendo às suas necessidades e expectativas, sublinhando a função social atribuída aos transportes?

Na zona Sul, apesar de "saber a pouco", a internalização das linhas pelos SMTUC traz pelo menos claros benefícios à população em termos de tarifas.

Mas porquê um tratamento diferenciado em relação à zona norte? A argumentação adoptada pela CMC, de que apenas as linhas da zona eram municipais, já caiu por terra. Está comprovado que também as linhas 110, 122, 5117 e 5118, que servem a zona norte, são igualmente municipais. Apesar disso, a postura discriminatória mantém-se!

A zona Noroeste, servida por carreiras através da N111, vai manter-se sob o domínio de operadores privados, sem que a CMC assuma qualquer contrapartida económica do risco, que permita rever horários ou trajectos das carreiras, que as aproxime às necessidades das populações. Segundo a proposta de protocolo, vai deixar sob a alçada da CIM-RC, entre outras responsabilidades, "autorizar a criação de títulos, fixação dos valores máximos de preços e atualização de tarifas". Esta população vai continuar a pagar mais por um serviço pior!

Na zona Nordeste, admite-se que as linhas municipais operadas pela Transdev estão desajustadas às necessidades locais, por isso, pasmem-se aqueles que pensariam que as mesmas iam ser ajustadas à nova realidade! Não, são simplesmente suprimidas!

A conclusão baseou-se na análise *in loco*, confiando na informação registada no SIGGESC e supostamente validada pela própria CMC, concluindo que as mesmas já foram suprimidas. Mas a versão da população é bem diferente garantindo que as mesmas continuam a operar,

mas com um trajecto diferente: um autocarro sai da Póvoa do Loureiro às 8h00 e outro do Outeiro do Botão, criando um ponto de transbordo junto à Cimpor. Um segue, sempre a abarrotar, para a Escola D. Dinis (destino de muitos jovens anteriormente a frequentar o INEDS), enquanto o outro, depois de passar pelo INEDS, segue para Coimbra. Será que alguém se lembrou de ligar para a Trandev a confirmar o serviço? Perante esta informação, vai esta Câmara Municipal manter a absurda e penalizadora decisão de suprimir as linhas?

Depois de décadas de reclamação por melhores transportes, esta população arrisca-se a perder o pouco que tinha. Não é seguramente a promessa que, no prazo 30 dias, deverá ser estudada a eventual expansão das linhas 2F e 39 até Souselas, que resolve os problemas locais nem acalma ou acomoda esta população. Estas pessoas precisam cotidianamente de transportes e é responsabilidade desta CMC responder a estas necessidades. Até quando, vai toda a zona norte (nordeste e noroeste) continuar a pagar mais por um passe combinado, para ter acesso a um serviço de má qualidade? Até quando, um utilizador sem passe, terá de pagar dois bilhetes separados (um por cada operador), para chegar ao centro da cidade? Não é isto, pura discriminação populacional e territorial?

Mas estando os mentores da solução, seguros e convictos da qualidade dos transportes que oferecem, volta-se a desafiar este executivo a participar numa sessão pública, para apresentação e esclarecimento da população residente na zona norte, informando-os diretamente sobre o que vai mudar nos transportes públicos, nos próximos 5 anos, sem rodeios, omissões ou mentiras, mas, pelo contrário, com horários, circuitos e tarifas concretos.

Quando temos um novo Governo que criou uma pasta ministerial para a Coesão Social e que considera o combate às desigualdades como um dos seus quatro grandes desafios estratégicos, assistimos incrédulos e revoltados ao agravamento das desigualdades sociais e à implementação de uma política de transportes que, em vez de contribuir para a coesão social do concelho de Coimbra, promove exactamente o contrário e agrava as desigualdades de acesso e mobilidade, discriminando os munícipes, em munícipes de primeira e de segunda.

Não nos calaremos e anunciamos, desde já, que iremos convidar a Ministra da Coesão Social a visitar as freguesias do norte do concelho de Coimbra com a temática centrada na questão dos transportes e mobilidade.

Porque o SC defende e acredita que o transporte publico é essencial ao desenvolvimento local e à coesão territorial, e porque todos os residentes do município devem ter os mesmos direitos e oportunidades, vemo-nos obrigados a votar contra a celebração destes contratos inter-administrativos com a CIM_RC.

Os vereadores do Movimento Somos Coimbra,

Ana Bastos
José Manuel Silva