

No passado dia 27 de fevereiro assistimos à apresentação do Estudo Prévio do Sistema de MetroBus. Infelizmente, não foi o suficiente para quebrar o secretismo que tem envolvido este processo. Terminado o estudo prévio da linha entre o Alto de S. João e Coimbra B, voltamos a instar esta Câmara e a IP a submeterem o estudo a discussão pública, que permita aos interessados propor sugestões a tempo de serem integrados no projecto de execução, cujo término se prevê para maio deste ano. Reafirma-se que o processo de participação pública é a melhor forma de co-responsabilizar todos os envolvidos na solução final, evitando assim contestações em fase de obra e após a sua abertura ao serviço.

Desde a fase inicial que o SC tem centrado as suas preocupações a três níveis fundamentais: (1) viabilidade técnica e operacional da linha sub-urbana, cuja empreitada foi lançada em 4 de fevereiro; (2) garantia de via dedicada e de prioridade em cruzamentos em todo o comprimento das linhas urbanas; (3) servir com qualidade o máximo número de pessoas e locais.

A intervenção do Eng António Laranjo, Presidente da IP, não clarificou nenhuma destas questões. Surpreendentemente, sabe-se agora que a antecipação da empreitada da linha suburbana procura viabilizar a realização de testes, num trecho que reconhecidamente envolve dificuldades na operação e na garantia da fiabilidade e da segurança do sistema. Ou seja, vão-se gastar mais 25 M€ em infraestrutura e 20 M€ em material circulante sem ter a garantia de salvaguarda das condições indispensáveis de fiabilidade e de segurança e, portanto, da viabilidade do sistema. E se as entidades competentes não certificarem a infraestrutura? ou se se concluir que o sistema de guiamento não garante a segurança nos túneis? Estaremos seguramente perante a ciclovía mais cara do mundo!

O SC tem levantado dúvidas quanto à fiabilidade do sistema de guiamento ótico sob operações a altas velocidades, num traçado de montanha que alterna sistematicamente entre túneis e pontes, pré-alertando para o risco de abaixamento sucessivo da velocidade máxima. Aliás, recordamos que, em Junho de 2017, o sistema de guiamento ótico tinha sido rejeitado por não oferecer condições de segurança! Lamentavelmente é exatamente isso que tem vindo a acontecer! Essas condicionantes e limitações justificaram a passagem dos 80 a 90 km/h salvaguardados pelo sistema do metro ligeiro de superfície, para um máximo de 60km/h, sendo que, segundo o Eng<sup>o</sup> Laranjo, esse limite já voltou a baixar para

40km/h nos túneis. Sejam realistas, a essa velocidade, qualquer sistema de guiamento automático é dispensável!

Para enquadrarmos o despautério da situação, pergunta-se como é que os estudos elaborados apontam para uma procura previsível de 14 milhões de passageiros por ano (o que equivale a cerca de 40 000 viagens por dia), quando nem se conhece o serviço a prestar, nem os tempos de viagens assegurados, variável fundamental à atratividade do sistema, assente num sistema de MetroBus cada vez mais lento? Como é que se asseguram cais de nível e uma acostagem precisa em paragens se ainda não se conhecem as especificações do material circulante? Como é que se assume uma frota de 35 veículos eléctricos, quando em junho de 2017 eram precisos 43, sem que haja um estudo de operação que, tendo por base a capacidade das baterias e os locais de carregamento (cujas características e localização continuam por definir), sustentem um plano de recargas necessárias à operação diária? Rapidamente se conclui que se se optar por baterias de 150 kWh, o autocarro terá uma autonomia máxima para 135 kms, ou seja 1,5 voltas entre Coimbra-B e Serpins, obrigando à sua imobilização para recarga. Se se optar por baterias de 300 kWh, podemos duplicar a distância percorrida, mas reduzimos substancialmente a capacidade de carga em passageiros transportados. Já alguém se lembrou de fazer estas contas?

Quando nos debruçamos sobre a linha urbana apresentada, as dúvidas também permanecem. Segundo a IP, haverá “canal dedicado e segregado em algumas zonas, podendo noutras zonas ser partilhado por outros meios de mobilidade, devendo essa opção ser debatida com a CMC e com o operador que vier a explorar o sistema”. Isso significa o quê? Que o projecto de execução e todas as decisões sobre o traçado, vão aguardar o resultado do lançamento do concurso para exploração do sistema? Estamos perante um processo de “pescadinha de rabo na boca”....

Mas também ficamos a saber que a IP decidiu e bem manter a variante à Solum porque “a CMC fez questão de continuar a exigir que o metro servisse a Solum”. Se esse poder negocial recai integralmente sobre a CMC porque é que a variante à Fernão de Magalhães caiu no esquecimento? O objectivo primário do sistema é “servir o maior numero de pessoas,” pelo que recairá sobre esta Câmara o ónus daquela avenida, da R. Figueira da Foz e da encosta da Sofia não serem servidas pelo Metro.

Mas as preocupações não ficam por aqui. Apesar da contenção no que respeita aos comentários sobre a linha do Hospital, algumas frases e palavras soltas lançam o alerta. Segundo a IP, “estão a ser estudadas diversas opções para servir os hospitais pelo interior ou pelo exterior, servir a oncologia e universidades...”. Será que esta CMC e a IP ainda equacionam a hipótese o MetroBus inverter a marcha na Rotunda Mota Pinto, ou do traçado passar pela Av. Bissaya Barreto, incontornavelmente em partilha com o tráfego banalizado e saturado de acesso a todos aqueles equipamentos? Se assim fôr Sr. Presidente, quase que é preferível que o projecto volte a parar em qualquer gaveta, até poder ser conduzido por alguém com mais ambição para Coimbra!

Finalmente não posso deixar de abordar o estudo prévio do pomposo projecto da Estação intermodal de Coimbra B. Na realidade de pomposo só tem o nome porque a solução engendrada não passa de duas rotundas empoleiradas, mantendo todas as debilidades funcionais da estação atual. Como vai ser garantida uma multimodalidade, nomeadamente sem a transferência dos serviços sub-urbanos e expressos rodoviários? É que não basta acumular os serviços do outro lado da linha férrea! Se assim fosse, na prática já hoje dispomos de uma estação intermodal.

Se a solução apresentada é a mais cara das soluções alternativas em análise pela IP, então, deduz-se qual a péssima qualidade associada às restantes alternativas. Tanta demagogia...

Como o Sr. Presidente da IP muito bem reconheceu, a solução a adoptar deveria permitir olhar para Coimbra-B com a grandiosidade que a cidade merece. E todos conhecemos muito bem essa ambiciosa solução, que conta com mais de 10 anos. Não podemos aceitar soluções miserabilistas como as que estão a ser apresentadas, que mais não são do que lavar a cara à atual estação, que já não consegue responder às exigências atuais, quanto mais acomodar serviços adicionais resultantes do término do MetroBus, a transferência da central de camionagem e dos serviços regionais da linha da Figueira da Foz atualmente assegurados na Estação de Coimbra-A e Arnado. Coimbra merece e deve lutar por uma verdadeira estação intermodal, tipo Gare do Oriente, não se podendo contentar com um apeadeiro velho de cara lavada, mas que nunca passará de um apeadeiro!