

Reunião de 24/6/2019 – Intervenção antes da Ordem do dia

Na semana passada assistimos, no Parque Verde da cidade e na presença do Sr. Ministro do Ambiente e da Transição Energética, à apresentação dos 10 novos autocarros elétricos. Se não conhecêssemos a realidade de Coimbra, face ao discurso do Sr. Presidente, até pensaríamos que tínhamos aterrado numa cidade do futuro. Infelizmente a realidade local é bem diferente!

A rede *wifi* de banda larga, nem sempre funciona e de larga tem muito pouco; a bilhética integrada, se vier, limita-se a servir os SMTUC; os painéis de informação em tempo real, cingem-se ao centro nobre da cidade e a AP para manutenção preventiva e gestão da frota desenvolvida pelo IPN, até pode emitir alertas, mas não impõe intervenções obrigatórias, pelo que a taxa de sinistralidade e de imobilização dos veículos continua a aumentar.

A verdade é que ao longo dos últimos 5 anos e tendo por referência o final de 2018 (fonte: relatórios de Gestão dos SMTUC entre 2014 e 2018), foram adquiridos 29 novos veículos e abatidos 27, por isso não se pode afirmar que tenha havido um investimento na frota, mas pelo contraio, trata-se de uma mera substituição. As contas são simples de fazer! Sendo a frota dos SMTUC constituída por 140 viaturas e sabendo-se que a vida útil de um autocarro com utilização urbana é de cerca de 18 anos, em cada ano deveriam ser adquiridas 8 viaturas, o que está longe de acontecer...Veja-se que nos últimos 5 anos o rácio ficou-se por menos de 6. E as evidencias estão à vista! A idade média da frota continua a aumentar e em 2018, apenas se conseguiu manter à custa da redução da dimensão da frota, ao enviar 15 viaturas para abate. Atendendo a que os novos 14 autocarros (cinco autocarros e nove miniautocarros elétricos) submetidos a candidatura ao Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR), já não chegarão em 2019, no final deste ano civil, dependendo do nº de viaturas em fim de vida, corre-se o risco de não haver frota para assegurar as atuais linhas, quanto mais alargar a rede ou criar novos serviços.

Face a esta realidade, o que nos cabe perguntar, é como é que os SMTUC vão internalizar as 8 linhas municipais atualmente asseguradas por operadores privados (já aprovadas por este Executivo) e, tal como avançado pelo Sr. Presidente, como é que vai ser relançada a Ecovia, a qual, para ser atrativa e eficaz, deverá oferecer elevadas frequências e, por inerência, exigir a afetação de um nº elevado de autocarros?

Ouvimos atentamente o discurso do Sr. Presidente, quando se auto-intitulou pai do projecto ECOVIA na década de 90, caracterizando-o como um projecto “demasiado avançado para o seu tempo, pelo que à época não colheu junto das pessoas a adesão que se esperava...”. Referiu ainda que posteriormente “assistiu de perto e à distância ao seu definhar... “

É inquestionável que Coimbra precisa relançar o sistema ECOVIA, aliás, Coimbra nunca o deveria ter deixado morrer, bastando para isso ter tomado as medidas certas para o reanimar!

Nessa altura não houve coragem política para o fazer, falta de coragem que se mantém até hoje. Por isso, em que se baseia o otimismo do Sr. Presidente para assumir que desta vez é que vai ser um êxito? Sendo o Sr. Presidente adverso a estudos técnicos, a avaliar pela argumentação adoptada no discurso, todos gostaríamos de acreditar que atualmente a sociedade tem uma maior consciência ambiental e que todos preferem andar a pé ou de trotineta, largando, sem hesitar, o seu veículo próprio às “portas da cidade”.

Esta é uma realidade desfocada, já que esse novo paradigma de mobilidade está longe de ser conseguido em Coimbra. Para isso basta olhar para as praças do comércio, Sé Velha, Sé Nova,

Largo de S. Salvador, Polo I, Praça da República, onde o estacionamento furtivo e indisciplinado domina o espaço, apesar da sua monumentalidade.

Mais uma vez, não se aprendeu com os erros!! O Sr. Presidente reconheceu que o projeto original da ECOVIA correu mal e prepara-se para o relançar reincidindo nos mesmos erros e princípios? Está à espera do quê? De um milagre?

Para o caso de não se lembrar, o SC resume os motivos que levaram o projecto ao fracasso:

1. Falta de uma política restritiva ao estacionamento nas zonas de maior procura de estacionamento e com potencial de utilização do sistema como é o caso do Polo I/Alta, Celas e Hospitais. Com o estacionamento livre no centro, os parques periféricos mantiveram-se vazios e rapidamente o sistema foi denominado de “Ecovazia”;
2. Os parques da praça Heróis do Ultramar e da Casa do Sal, foram os únicos parques que se mostraram capazes de captar procura e que suportaram economicamente a sobrevivência do sistema. No 1º caso, porque, por um preço reduzido, os moradores tipicamente da Solum, viajavam em conforto até à baixa sem terem de se preocupar com a procura de estacionamento, à data, já extremamente escasso. No caso da Casa do Sal, a sua proximidade da zona da baixa, justificava o seu uso, complementado por uma breve caminhada.
3. O encerramento do parque da praça dos Heróis do Ultramar para construção do Pavilhão Municipal Multidesportos Mário Mexia, determinou a morte do sistema por falta de sustentabilidade económica.

Desde então, nada mudou no sistema de transportes em Coimbra! E se nada for feito, seguramente que o relançar da ECOVIA será mais uma vez um fiasco! É por isso imprescindível perceber que o êxito e equilíbrio do sistema passa necessariamente pela conjugação articulada de medidas de apoio ao TP e de ações restritivas ao transporte individual. Complementarmente o SC recomenda ainda salvaguardar:

1. Boas condições de acessibilidade aos parques periféricos, devendo estes serem localizados nas principais entradas da cidade. O parque do Heróis do Ultramar para além de ser interior à cidade, situa-se numa zona congestionada. Deve por isso ser repensada a sua localização ou complementado por um outro a montante;
2. O parque da estação_B já não oferece reserva de capacidade. Tratando-se de uma posição estratégica em relação aos HUC, deve ser previsto o seu alargamento;
3. Os tempos de percurso porta a porta devem ser competitivos pelo o tempo perdido no transbordo deve ser compensado pela rapidez do percurso, em Bus, até ao destino final. Para isso e à semelhança do defendido para o MetroBus, também a ECOVIA deve oferecer um serviço com elevada frequência e fiabilidade, assente numa rede de corredores Bus.

Estará esta cidade a preparar-se nesse sentido?...se sim, não é visível e é urgente mudar Coimbra!