

Coimbra precisa de ter acesso a um sistema de transportes que garanta as deslocações seguras, confortáveis, com tempos de viagem aceitáveis e a preços acessíveis. Este é um direito que nos assiste, mas ao qual a rede SMTUC não dá resposta!

Decorre diretamente da lei, especificamente do art.º 6.º do RJServiço Público Transporte Passageiros (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho) que a CMC é a Autoridade de Transporte competente quanto aos serviços públicos de transportes de passageiros municipais. Na última reunião do executivo foi constituída a equipa de projecto, pelo que é altura de começarem a surgir resultados, já que não há tempo a perder e a CMC está já atrasada em relação a todo este processo.

De acordo com o n.º 1 e 2 do artigo 22.º do RJSPTP, todos os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração à data de entrada em vigor do RJSPTP deveriam ser objeto de registo obrigatório no SIGGESC, até 29 de fevereiro de 2016. No caso dos SMTUC, esse registo já foi feito?

Cabe ainda às Autoridades de Transportes atribuição de competências em matéria de promoção de instrumentos de planeamento e de atividades de condução de procedimentos concursais, com o objetivo da celebração de contratos de serviço público, a concretizar até dezembro de 2019.

A CMC não pode desperdiçar esta oportunidade para rever os serviços oferecidos e otimizar, alargar e melhorar a oferta do TP em estreita colaboração e complementaridade com a rede inter-municipal e inter-regional, sob a jurisdição da CIM-RC.

Importa que a CMC não defenda cegamente os interesses corporativistas dos SMTUC, mas que pelo contrário, defenda e assegure o melhor serviço de transportes a todos os munícipes, independentemente do local de residência, tendo sempre presente que os transportes asseguram uma função social e que, portanto, não têm de ser um serviço lucrativo. Há problemas estruturais que merecem reflexão urgente, na sua interligação com a CIM-RC:

1. No que respeita às 8 carreiras municipais atualmente não asseguradas pelos SMTUC é a altura da CMC decidir os relevantes processos de contratualização, seja e preferencialmente através da sua internalização nos SMTUC seja por contratualização de operadores externos.
2. Ao abrigo do art. 27.º do RJSPTP, importa que a CMC defina as regras de utilização das paragens dos serviços Inter-Regionais e Inter-municipais dentro do município e, em particular, dentro da cidade. Parece ser incontornável que, independentemente das dificuldades de fiscalização do serviço prestado pelos operadores privados, deva ser permitido largar passageiros nas viagens de entrada em Coimbra e por oposição

recolher passageiros no sentido de saída. É impensável impor, por exemplo, a um utilizador que entre em Coimbra através da N17 e pretenda ficar no alto de S. Joao, que tenha de vir à Portagem ou à Av. Fernão de Magalhães para aí apanhar os SMTUC e voltar para trás!

3. Tal necessidade sublinha ainda a necessidade de prever pontos base de interface entre os serviços inter-regionais e inter-municipais e os serviços municipais. É fundamental fomentar uma lógica capilar de complementaridade entre serviços, sem que estes entrem em concorrência com os SMTUC. Devem ainda ser previstos pontos de Interfaces que integrem estes serviços com as carreiras expresso, com a CP e com o futuro SMM.

Mas há igualmente problemas de funcionamento que apenas dizem respeito aos SMTUC, tendo a CMC, ao abrigo do art.º 6º do RJSPTP, total autonomia para os corrigir. Para isso, nada melhor do que falar com as pessoas e entender as suas necessidades prementes. O SC tem vindo a promover debates, com elevado nível de participação, em freguesias periféricas à cidade, onde as queixas são muitas e evidenciam a falta de equidade geográfica e social patente no município. As propostas são inúmeras e na sua maioria sensatas e praticáveis. As mais recorrentes são “queremos ser servidos pelos SMTUC”, “queremos pagar um bilhete único”, “precisamos de horários compatíveis com as nossas necessidades” e “queremos ter os mesmos direitos daqueles que vivem na cidade”. São exigências perfeitamente legítimas num estado democrático.

Defende-se assim o alargamento da rede dos SMTUC de modo a cobrir todos os lugares do município, mesmo que tal exija a criação de novas carreiras. Em vários sítios tal passa pela extensão de linhas já em operação sem que tal acarrete aumentos significativos seja da distância seja do tempo de percurso. São alguns exemplos:

1. a já referida linha 19T, cujo tempo de espera na Rocha Nova permite alargar o serviço até à Serra da Rocha, assegurando ainda melhores condições de inversão;
2. Albergaria e a Cegonha não são servidas por transportes públicos, o que obriga muitas pessoas/crianças a palmilharem kms a pé, por estradas sem passeios nem iluminação pública, para apanharem o TP. A proposta é estender a linha 13 e/ou a 20 que atualmente já servem o Valongo;
3. Antanhol é apenas servida pela Transdev, o que obriga à aquisição de 2 títulos por viagem. Para pouparem 2,2 euros muitas pessoas caminham ao longo de 2kms para apanharem a linha 31 na Cruz dos Mouros. Afinal porque é que esta linha não é prolongada até Antanhol, servindo complementarmente o iparque?

4. Também a Palheira apenas é servida pela Transdev, apesar da população se bater há décadas pelo serviço dos SMTUC. Não bastará rever o circuito da linha 18, desviando-a pelo Algar, seguindo posteriormente para Assafarge?

De notar que estas populações, para além do custo acrescido associado aos operadores privados, dispõem de serviços extremamente deficitários para não dizer inexistentes aos fins de semana e em períodos não escolares. Falamos de necessidades básicas como acesso ao centro de saúde por parte de pessoas idosas e de mobilidade reduzida, mas falamos também de pessoas que gastam mais de uma hora para chegarem de Antanhol aos Covões. Falamos de vizinhos distanciados de menos de 500m, em que uns pagam menos de 70 cêntimos para chegarem ao centro da cidade, enquanto outros têm de desembolsar 3 euros.

Como é possível cativar os jovens para o uso do TP, quando na sua deslocação diária casa-escola, um jovem da Cova do Ouro tem de apanhar 3 autocarros para chegar ao Polo II da Universidade (linhas 16, 7 e 34), despendendo todas as manhãs mais de 1h30 min?

Só a promoção e melhoria dos TP permitirá assegurar uma mobilidade energeticamente eficiente e com reduzidos impactos ambientais. Só com transportes de qualidade e ajustados às necessidades dos cidadãos, será possível racionalizar a utilização excessiva do automóvel individual e assim contribuir para uma cidade limpa e fluída.