

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA

DIV. A. A.

Certifico que hoje afixei o presente
EDITAL / AVISO / REGULAMENTO / INQUÉRITO
no Átrio dos Paços do Município.

Coimbra, 28/08/07



Zulmira Gonçalves
Chefe de Divisão Administrativa
de Atendimento
[Handwritten Signature]

EDITAL Nº 232/2007

Carlos Manuel de Sousa Encarnação, Presidente da Câmara Municipal de Coimbra, torna público, nos termos e para efeitos do disposto no art.º 91.º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de Janeiro, o teor da acta da reunião extraordinária da Câmara Municipal de Coimbra realizada em 13/08/2007 e aprovada em 27/08/2007:

Local: Sala das Sessões dos Paços do Município

Data: 13/08/2007

Iniciada às 10H30 e encerrada às 14H00

A reunião iniciou-se com a presença de:

- Presidente:** Carlos Manuel de Sousa Encarnação
- Vice-Presidente:** João José Nogueira Gomes Rebelo
- Vereadores:** Luís Nuno Ranito da Costa Providência
Mário Mendes Nunes
Vitor Manuel Bento Baptista
Álvaro Santos Carvalho Seco
Maria Fernanda Santos Maçãs
Jorge Filipe de Gouveia Monteiro

A reunião foi presidida pelo Dr. Carlos Manuel de Sousa Encarnação, Presidente da Câmara Municipal e Secretariada por Arménio Bernardes, Director Municipal de Administração e Finanças.

Registaram-se as ausências dos Srs. Vereadores Horácio Augusto Pina Prata, Marcelo Nuno Gonçalves Pereira e Luís Malheiro Vilar, tendo o Executivo deliberado por unanimidade justificar as respectivas faltas.

ORDEM DO DIA

O Sr. **Presidente** deu início à reunião, colocando à discussão o seguinte ponto constante da Ordem de Trabalhos:

- 1. METROMONDEGO – ESTUDO DE VIABILIDADE PARA A REFORMULAÇÃO DO TRAÇADO URBANO DO RAMAL DA LOUSÃ**

O Sr. **Presidente** disse que era objectivo daquela reunião extraordinária apreciar o estudo relativo a uma eventual reformulação do traçado urbano do Ramal da Lousã, dando de seguida a palavra ao Prof. Álvaro Seco, Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego.

Seguiu-se uma breve apresentação audiovisual do “Estudo de Viabilidade para Reformulação do Traçado Urbano do Ramal da Lousã”.

O **Prof. Álvaro Seco** explicou que Coimbra possui uma peculiaridade em comparação com as demais cidades de média dimensão, por possuir mais de um centro: Baixa, Celas, Solum, Pólo II. Apresenta, ainda, uma orografia muito complexa, o que torna a implementação de certos traçados muito interessantes. A ligação entre a zona da Solum e os

Hospitais, via Olivais, é um caso. Não havendo procura que justifique a sua execução para sul de Condeixa, uma hipótese a ser considerada seria abranger Cernache e Antanol.

O projecto global, continuou o **Prof. Álvaro Seco**, prevê a implantação de vários troços, nomeadamente:

- a linha da Lousã, que consiste nas ligações Serpins - Ceira e Ceira - Coimbra B;
- a linha do Hospital, que promove a ligação entre Arnado - HUC/Pediátrico;
- as expansões urbanas em estudo: Coimbra B – Adémia/St.^a Apolónia, Solum – Olivais – HUC, Carvalhosas – Pólo II – Solum, Pediátrico – Vale Meão – Casa do Sal, Arnado – St.^a Clara – Condeixa;
- as conexões urbanas regionais: Linha do Norte – Aveiro – Pombal, Região da Figueira da Foz – Alfarelos – Figueira da Foz, Linha da Beira Alta – Pampilhosa – St.^a Comba Dão, Região de Cantanhede – Pampilhosa – Cantanhede.

Explicou que, no âmbito de tal intervenção, foram abrangidos os processos da construção da Interface de Ceira, cujo orçamento relativo à obra é estimado em 650 mil euros, bem como as Interfaces de Miranda do Corvo e Lousã, sendo que a Metro Mondego deverá despende 1,5 milhões de euros em expropriações. O projecto prevê, também, a mudança da bitola e a adaptação do material circulante.

O **Prof. Álvaro Seco** realçou que os pressupostos para as alterações seriam os prazos de execução, os custos e o valor acrescentado que acarretariam, ao fomentarem a melhoria da qualidade do serviço prestado e a rentabilidade do projecto. Foram definidas fases de execução para o mesmo, de modo que a previsão seja a de que o sistema de tram-train esteja a funcionar em Maio de 2010.

Relativamente às alterações inerentes à 1.^a fase, após a adaptação do material circulante será possível a introdução imediata do tram-train, sendo necessária a definição da localização das estações, de modo a integrá-las funcionalmente com a envolvente. Pretende-se prolongar até Ceira o serviço urbano, e a duplicação da linha na Conraria. Para otimizar o traçado, estuda-se a introdução de uma nova estação a localizar na zona do Alto de S. João, com melhoria significativa dos níveis de cobertura do serviço naquela zona. Procura-se, na variante da Solum, a mesma ampliação da área urbana da cobertura do serviço.

Para a localização do Parque de Máquinas e Oficinas (PMO), estudada muito significativamente pela Câmara e pela Metro Mondego, Ceira foi o local seleccionado, visto o sítio no Botão, hipótese ponderada inicialmente, vir a ser ocupado pela nova estação Coimbra B do TGV.

Quanto a ligação à Coimbra B, continuou, é necessário otimizar o traçado, de forma a inserir algumas alterações na Estação do Arnado. Efectuar um desvio do projecto na Av. Fernão de Magalhães, considerando um acréscimo de trajecto de cerca de 160 metros, associada a um ajustamento da localização prevista para as diferentes estações que servem a zona e permitindo a criação de uma nova estação. Equacionando as devidas condicionantes impostas pelo traçado do TGV, é necessário apenas decidir se o traçado deverá ser desenvolvido a Este ou a Oeste do actual canal ferroviário, decisão relevante face à possível futura ampliação da rede para norte da cidade.

Em relação às alterações na linha do Hospital, a optimização do traçado seria obtido através do prolongamento ao Hospital Pediátrico. A racionalização da solução passaria pela construção do Túnel de Celas, sendo relevante a dimensão das estações a serem instaladas no local.

O **Prof. Álvaro Seco** alertou para a necessidade da tomada de decisões, por parte da Câmara Municipal de Coimbra e do Governo, tendo em consideração a definição da calendarização dos trabalhos e a avaliação das opções de base, alertando para o facto de estas alterações representarem um custo acrescido de 6 milhões de euros, relativamente ao modelo anterior, e que a actual calendarização da obra não prevê a dilatação dos prazos, mas o seu cumprimento pode ser colocado em causa pela necessidade de pareceres (questões ambientais e de integração urbana) que dependem de entidades exteriores à Metro Mondego, SA.

O **Sr. Presidente** disse que se nesta primeira intervenção não fosse electrificada a linha estar-se-ia a introduzir uma solução que de modo algum seria equilibrada do ponto de vista do futuro do Metro Ligeiro de Superfície. Assim, a correcção que antevê como possível nesta primeira intervenção, que irá, naturalmente, implicar mais custos, é uma correcção da intervenção que considera saudável. Porque, a não ser desta forma, estar-se-iam a duplicar intervenções com efeitos terríveis do ponto de vista da procura, uma vez que se iria interromper a circulação por mais de uma vez, o que, naturalmente, não é a melhor opção.

O **Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, SA** esclareceu que mesmo a solução agora em discussão não implicava, na segunda fase, a interrupção do serviço, mais uma vez.

De seguida, o Sr. **Presidente** disse que considera importante que fique bem claro que a Câmara Municipal de Coimbra ainda não tem, neste momento, nenhuma indicação, por parte da REFER, sobre a localização da Estação do TGV, informação que considera determinante. No entanto, e prudencialmente, considera aceitável a localização do PMO em Ceira, por várias razões e tendo em atenção a visão do Sr. Presidente do Conselho de Administração sobre a linha e respectivas compartimentações nas várias utilidades que a mesma oferece. Em terceiro lugar, e relativamente às soluções alternativas de atravessamento da cidade de Coimbra, o Sr. Presidente disse que, do ponto de vista técnico, tem de admitir que a opção defendida pela Metro Mondego será, eventualmente, a mais razoável. Contudo, gostaria de saber quanto tempo mais é que vai demorar o estudo dessa nova solução. Ainda assim, gostaria de deixar bem claro que se o estudo de alteração da linha demorar dois ou três meses mas melhorar o resultado final, nada tem a opor. Espera, contudo, que do ponto de vista temporal e do investimento se não venham a verificar grandes alterações e gostaria de saber qual a receptividade, por parte do Governo, à aceitação destas alterações. É pois, por estas razões que, apesar da bondade desta solução do ponto de vista técnico, gostaria que ficasse definida uma outra alternativa, que não colocasse em causa a execução do projecto dentro dos prazos estabelecidos.

O Sr. **Vereador Victor Baptista** disse que gostaria de colocar algumas questões que, grosso modo, são em tudo semelhantes às colocadas pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal. Assim, disse que lhe parece consensual que não existem dúvidas quanto à bondade da alteração proposta, uma vez que ela pretende ajustar-se à procura e, no fundo, é um óptimo contributo para atenuar alguns défices que, eventualmente, possam existir. Desta forma, não está sequer em causa tudo o que se possa fazer no sentido de aumentar as receitas e melhor servir a população, pelo que, já na reunião anterior, todos os membros do executivo se mostraram receptivos às alterações propostas. As questões colocadas são de outra natureza. Pensa que o problema se prende com o adiar sucessivo do projecto face às sucessivas alterações que o mesmo tem merecido e que na prática tem conduzido a atrasos enormes no início da respectiva execução. É pois neste aspecto que partilha das preocupações já manifestadas pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal como não poderia deixar de ser. Tem plena consciência que é intenção do Governo iniciá-lo já em 2008, como aliás o próprio Conselho de Administração da Metro Mondego, SA, confirmou. Contudo, com esta nova opção verifica-se uma profunda alteração do material circulante, que envolve um aumento de custos em cerca de 50 milhões de euros, o que é significativo do ponto de vista do projecto e gostaria de saber se existem já negociações com o Governo no sentido de verificar se ele se encontra, ou não, receptivo a esta alteração. Contudo, e da parte dos Vereadores do Partido Socialista, não existe qualquer reserva a votar favoravelmente esta alteração, desde que a Metro Mondego consiga obter junto do Governo a aprovação necessária às alterações agora propostas bem como o correspondente apoio financeiro. O Sr. Vereador disse, ainda, que não conseguiu perceber completamente qual a dimensão da alteração, uma vez que da interpretação que fez lhe pareceu que, á excepção do material circulante como foi referido, do ponto de vista do resto do projecto os aumentos de valores em causa são insignificantes. Ora, neste sentido, gostaria de saber, concretamente, qual a ordem de grandeza percentual do custo total da obra. Até porque foi hoje aqui referida uma situação que o deixou preocupado e que tem a ver com a necessidade de criação de uma estação subterrânea em Celas, na ordem dos 30 milhões de euros, situação que o choca muito mais do que o aumento de custos que se verificará com a alteração do projecto, que servirá a população em geral, ao contrário da referida Estação subterrânea que, segundo crê, serve apenas para proteger o promotor dos prédios que lá se encontram em construção.

O Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, SA** começou por esclarecer que também é muito sensível à questão dos prazos, até porque tem indicações muito claras por parte da Senhora Secretária de Estado dos Transportes de que será impensável não ter obras significativas no terreno já em meados do próximo ano. Assim, e quando colocou a hipótese de se verificarem atrasos, motivados pela alteração do traçado, na ordem dos 3/4 meses foi apenas para garantir alguma margem de manobra porque, nesta altura, não prevê a necessidade de alargamento dos prazos já estabelecidos. Esta mesma questão, aliás, já foi colocada no Conselho de Administração, aos Srs. Presidentes das Câmaras Municipais da Lousã e de Miranda do Corvo, tendo sido, também, manifestada a opinião de que se os atrasos, se vierem a verificar, não poderão ultrapassar essa meta dos 3/4 meses. Assim, frisou que esta hipótese apenas visa acautelar alguns imponderáveis que possam vir a surgir e que obriguem a esse adiamento, e deu um exemplo que aconteceu há relativamente pouco tempo e que tem a ver com uma publicação em Diário da República que, em situações normais demora cerca de 3 meses, que foi mal publicada e agora a Metro Mondego está há mais de 2 meses à espera da necessária rectificação. São, pois, situações que não são possíveis de prever nem de contornar, como é o caso de dois arqueólogos que estiveram 40 dias à espera de autorização para serem nomeados. São pois situações deste tipo, assim como de eventuais estudos de impacto ambiental e de negociações com o IPPAR que poderão condicionar os prazos. Agora, se se vier a conseguir uma unanimidade em Coimbra em prol de um projecto, se as diversas entidades fizerem um esforço e se conseguir estabelecer um lobbying positivo em torno do Metro, o Sr. Presidente do Conselho de Administração disse estar profundamente convencido que todas as dificuldades serão ultrapassáveis. Realçou, ainda que as preocupações agora manifestadas com os prazos são as mesmas que tem sentido em Lisboa e em termos técnicos em que a pergunta que lhe fazem é se estas alterações ao traçado serão aprovados em tempo útil pela Câmara Municipal, pelo que, em seu entender, até final de Setembro, e não até final do ano, deverá ficar definido qual o canal que se irá utilizar. Esta, sim, é a questão fundamental e a base do trabalho que se tem agora em mãos. Por outro lado, e sendo certo que ainda não obteve a aprovação formal do Governo no que respeita a este estudo de alteração do traçado, também não deixa de ser verdade que já os comunicou à Senhora Secretária de Estado, estando a ela a par de todos os

desenvolvimento sem que tenha determinado a suspensão do referido estudo. Agora tem de admitir que existe um cepticismo mútuo, quer por parte da Câmara Municipal, que tem dúvidas que se consiga obter o financiamento em Lisboa, quer por parte de Lisboa, que não acredita que se consiga a aprovação da Câmara Municipal. É, no entanto, sua convicção de que se daqui a cerca de um mês, mês e meio, conseguir apresentar em Lisboa um projecto aprovado, com custos aceitáveis e com um valor acrescentado provado, conseguirá arranjar o financiamento necessário. Se assim não for, resta a solução inicial, sendo que o único custo será a Metro Mondego e a Câmara Municipal terem dispendido algum esforço e trabalho que não virá a ser aproveitado e reconhecido. Mas, em termo temporais nada se perderá uma vez que se retoma a solução já existente, com as Estações na zona da Casa Branca e em S. José. Disse, ainda, que relativamente à solução alternativa que o Sr. Presidente sugere, no figurino de intervenção previsto não é possível, uma vez que neste momento, e precisamente para ultrapassar os problemas de financiamento do projecto, a intervenção directa financeira do Metro é muito pequena, sendo a CP a responsável pelos investimentos na interface e a REFER responsável pelos investimentos na infra-estrutura e, portanto, a questão que se coloca é saber se a CP assume o financiamento do material circulante, através duma intervenção mais activa e as alterações à parte infraestrutural seria assumida pela REFER, estudando-se, depois, a forma como viria a ser reflectido no âmbito de modalidade do Mondego. Ora, isto significa que não irá existir um concurso aberto para concepção/construção desta primeira fase, sendo que o que se vai colocar a concurso é um projecto que, evidentemente, tem de estar perfeitamente definido. Assim, e para concluir, salientou que, em relação aos prazos, o cronograma financeiro com base no qual se está actualmente a trabalhar não necessita de ser alterado, uma vez que o que se está a assumir não é o lançamento duma empreitada única, mas sim de várias empreitadas separadas, o que significaria que em Outubro/Novembro seria colocado a concurso um conjunto de empreitadas que não abrangeria esta zona, sendo que ela apenas seria lançada num segundo conjunto de empreitadas a lançar numa fase posterior. Ora, como se percebe esta circunstância não afectaria o término do conjunto das empreitadas, que aponta para Maio de 2010. Já no que concerne ao problema do loteamento, referiu que o que pretende é definir com a Câmara Municipal um projecto de loteamento porque, em última análise, há sempre a possibilidade de declaração de utilidade pública do espaço, o que garante a disponibilização do canal. É, pois, esta a garantia de que precisa, porque lhe dá logo a ideia de grandeza dos custos de indemnização envolvidos, pois uma coisa é indemnizar um terreno porque ele perde a capacidade construtiva, outra, é indemnizar em razão de eventuais atrasos na aprovação do loteamento o que, como é evidente, depende da Câmara Municipal e se esta assume, ou não, a prioridade à resolução administrativa da questão. Finalmente referiu que muitas destas alterações não são da sua autoria, mas resultam dum trabalho de integração das soluções existentes, sendo que uma grande parte delas não implica aumento do custo global do projecto, uma vez que são antecipações de mobilização financeira. Quanto à questão da Estação de Cela's convém salientar que, se se fizer muita questão, é possível implantar a solução prevista anteriormente, isto é, à superfície, contudo, parece-lhe indiscutível que, do ponto de vista urbanística, a Estação subterrânea será a opção ideal, se bem que, e não vale a pena escamoteá-lo, será uma opção mais onerosa.

O Sr. **Vereador Gouveia Monteiro** começou por salientar que esta discussão, em complemento às reuniões anteriores, foi extremamente útil, uma vez que foram aduzidos mais alguns elementos e esclarecimentos extremamente importantes. Assim, começou por sublinhar que, em termos de prazo, já se encontra assumido um objectivo – Maio de 2010, que é um objectivo, não pode deixar de realçar, extremamente importante até do ponto de vista político, já que se vai concretizar na vigência duma nova Câmara Municipal e dum novo Governo, pelo que espera que sejam definitivamente ultrapassadas as questões político-partidárias que tanto tempo e dinheiro fizeram perder a este processo. Por outro lado, e uma vez que se estabeleceu um limite temporal até Setembro do corrente ano para a tomada de decisões importantíssimas para o arranque do projecto, considera que na reunião de hoje deveriam ficar definidas todas as datas possíveis para as várias fases, para se perceber qual o limite em que se pode aguardar pela decisão de se avançar com as novas soluções propostas ou se se terá de retomar à fase antiga. No entanto tem algumas dúvidas relativamente a algumas questões que embora possam parecer de pormenor são determinantes para que possa tomar uma decisão sobre esta matéria. Primeiro, e no que diz respeito à expansão para Norte, já percebeu que se verificaram alguns progressos, com a alteração do PMO e a consequente possibilidade de aproximar a linha das zonas mais densamente povoadas do Loreto e da Relvinha, mas relativamente ao prolongamento para a margem esquerda uma das questões que gostaria de ver esclarecida é se esta solução, de aproximar a via da Avenida Fernão de Magalhães poderá, ou não, vir a prejudicar o futuro atravessamento do Rio a montante, questão que o Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, SA** esclareceu de imediato, afirmando que se mantinham as mesmas duas possibilidades de atravessamento do Rio. Uma outra dúvida que lhe surgiu quando teve contacto com esta nova solução prende-se com os sentidos de trânsito da Avenida Fernão de Magalhães e com uma consequência colateral, de todo indesejável, que seria uma eventual deslocação do automóvel para a marginal. Porque, é-lhe extremamente difícil perceber como é que o objectivo, que considera estratégico para a cidade, de vir a pedonalizar a área entre o Bota Abaixo e as Águas de Coimbra, se compatibiliza com este reforço da presença do automóvel.

Relativamente a esta segunda questão, o Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, SA** disse que no desenho que apresentou existem duas questões que importa distinguir, uma vez que existe uma solução que é uma solução de viabilização de curto prazo e uma outra que se prende com o médio/longo prazo. Isto é, está, neste momento, a ser estudada uma opção que seja possível implementar de imediato, com o mínimo de intervenção possível, outra coisa será a opção final, que terá lugar não só quando a 1ª fase já estiver concluída, mas também quando se iniciar

a 2ª fase a quando a Câmara Municipal proceder às alterações, que não têm exactamente a ver com o Metro, na Baixa da Cidade e os projectos urbanísticos aí pendentes avançarem. Ora nesta solução de curto prazo, que ainda se encontra em fase de estudo em colaboração com a Universidade de Coimbra, existem dois sítios onde se está a assumir que durante um determinado período de tempo irá haver circulação na marginal. De seguida, fez mais alguns esclarecimentos adicionais com recurso aos meios audiovisuais disponíveis, concluindo que todas as soluções encontradas terão de ser de equilíbrio e de consenso.

Uma outra questão que o Sr. **Vereador Gouveia Monteiro** gostaria de colocar diz respeito às deslocalizações de infra-estruturas subterrâneas, uma vez que o eléctrico rápido não pode funcionar com os concessionários a intervir em simultâneo nas redes. Ora, com estas alterações, quais serão as implicações, designadamente na Avenida Fernão de Magalhães e na Solum, situação que o preocupa muito em termos de custos. Disse ainda, que gostaria de perceber, qual é, exactamente o material circulante de que se está a falar, isto porque ficou com a sensação de que o tram-train poderia, ou deveria, ser, a nível de material circulante, algo substancialmente diferente do eléctrico rápido em termos de dimensão das composições, tendo ficado agradado com a perspectiva de se poder prescindir dos cais de 70 metros, o que seria extremamente importante, nomeadamente nesta zona histórica, onde o encaixe de cais dessa dimensão se afigura extremamente difícil. Portanto, o que gostaria e de ver esclarecido é, em termos de material circulante, quais as dimensões de que estamos a falar, quais as soluções de energia para alimentação do sistema e qual a capacidade de transporte de passageiros.

Relativamente ao material circulante o Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro, SA** disse que existem, ainda, algumas questões em aberto. Assim, e no que diz respeito ao tipo de material os veículos serão em tudo semelhantes aos do Metro do Porto, podendo mesmo, no limite serem os mesmo, uma vez que o Metro do Porto tem em vigor um contrato para aquisição de novos materiais e uma das possibilidades é ser feita uma extensão desse mesmo contrato. De qualquer modo, o veículo será sempre um veículo desse tipo, sendo que a questão que se coloca é que para ser um tram-train, isto é um sistema de bi-tracção, terá de ser um equipamento com alguma dimensão adicional, em termos de comprimento, para comportar todos os equipamentos de que necessita e no mercado só existem três fornecedores, que são a Bombardier, a Alpha e a Siemens, sendo as duas primeiras as que têm maior relevo e são veículos na ordem dos 35/37 metros. Agora, a questão que tem andado a ser estudada em colaboração com a Ferbritas, é averiguar da possibilidade de se poderem adquirir veículos ligeiramente diferentes, mas compatíveis, a fazerem o essencial do serviços urbano, ou seja, e por exemplo a Bombardier tem, na mesma série que tem os veículos de 37 metros de bi-tracção, composições com 37 ou 28 metros. Aqui existiriam algumas vantagens, como por exemplo o facto de ser mais barato, custando menos cerca de 1 milhão de euros por composição; o facto de ser mais leve, logo gasta menos energia e penaliza menos a infra-estrutura. Por outro lado tem uma desvantagem, que é a capacidade de transporte de passageiros que é inferior. São portanto estas as alternativas que estão em causa e que se encontram a ser devidamente estudadas e ponderadas e dependem, em certa medida, dos estudos relativos à procura.

O Sr. **Vereador Gouveia Monteiro** concluiu afirmando que, não obstante algumas questões de pormenor e pequenos detalhes, a sua posição é de apoio às alterações propostas e ao calendário apresentado.

O Sr. **Vereador Luís Providência** começou por salientar que este é o seu primeiro contacto com as propostas de alteração à 1ª fase, mas não é por essa razão que vai quebrar a unanimidade aqui verificada, até porque lhe parece evidente o valor acrescentado para a cidade com as alterações propostas. Realçou, também, que a questão dos prazos é uma questão sensível pelo que lhe parece evidente que os mesmos não deverão ser ultrapassados e, no que diz respeito aos custos, gostaria apenas de saber se estas novas propostas provocam alterações nos custos de exploração do sistema, tendo o Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, SA** afirmado que, neste aspecto, a convicção que tem é de que não existem grandes variações podendo mesmo a relação custo/receita vir a melhorar. De seguida o Sr. Vereador Luís Providência questionou o Sr. Prof. Álvaro Seco se a passagem da via junto ao Estádio Municipal poderá vir a ter implicações nas famílias que têm alunos no Jardim Escola João de Deus, designadamente nas horas de ir buscar e ir deixar as crianças, tendo o Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, SA**, garantido que, apesar de mais estreito, se mantém o canal rodoviário agora existente.

O Sr. **Vice-Presidente** solicitou que se confirmasse, para que não restem quaisquer dúvidas, que a solução aprovada para a Zona de Celas pela Câmara Municipal mereceu a concordância da Metro Mondego e, na altura, não era condição necessária à sua execução que a estação fosse subterrânea, ou seja, o promotor urbanístico tem no processo, de forma inequívoca, a possibilidade de existência de uma estação em frente ao prédio. Ou seja, e como muito bem disse o Sr. Professor Álvaro Seco, a construção actualmente existente não inviabiliza a construção da Estação à superfície, mas, obviamente e do ponto de vista urbanístico a solução enterrada é mais defensável em virtude da sua melhor integração. Agora, o que verdadeiramente o preocupa e é importante, é, como já disse, o facto da solução urbanística aprovada pela Câmara Municipal ter tido o parecer favorável, por escrito, da Metro Mondego e não era condição que a Estação tivesse de ficar enterrada.

O Sr. Vereador Gouveia Monteiro questionou se foi avaliada a falta de atractividade da Estação pelo facto de ser enterrada, tendo o Sr. Professor Álvaro Seco dito que não terá de perder, forçosamente, atractividade, e chamou a atenção para o facto de, actualmente, existirem uns estudos interessantes, que apontam para o facto de, do ponto de vista de decisão dos utentes em relação à distância da Estação, estes começarem a calcular a distância a partir da boca da entrada da Estação, isto é das Escadas, o que conduz a que se existirem túneis compridos estes não são contabilizados para o esforço dos utentes, pelo que não será por essa razão que se perdem passageiros. Aliás, com a estação enterrada será possível a criação de túneis de acesso mais espalhados e, desta forma, ir cativar ainda mais utentes. Agora, que não reste a mínima dúvida que esta solução envolverá um aumento de custos.

De seguida o Sr. Vice-Presidente disse que considerava importante sistematizar algumas questões que considera que são as que melhorem traduzem a sua posição e com base nas quais a Câmara Municipal terá de tomar a respectiva decisão. Assim, a primeira diz exactamente respeito às implicações que esta alteração irá produzir na Avenida Fernão de Magalhães, como já foi referido. Uma outra situação tem a ver com a introdução da linha na Solum e na Fernão de Magalhães, que, sendo certo que as vantagens já foram largamente referidas, também não deixa de ser verdade que esta alteração terá um custo de integração urbanística que não pode ser escamoteada mas que terá de ser assegurada. Um segundo aspecto tem a ver com a extensão a Coimbra B, que, no seu entender, é uma opção que a Câmara Municipal apoia e considera fundamental. Finalmente, chamou a atenção para a questão da volta da Solum e do loteamento, relativamente ao qual foi elaborado um estudo urbanístico pela Câmara Municipal relativamente àquela zona, que tem servido de base de gestão, tendo sido feito um levantamento dos compromissos já assumidos, isto é, dos projectos ou estudos prévios já aprovados. Nesse sentido, já foram encetados contactos com os promotores cujos processos já estão em fase mais adiantada de desenvolvimento, tendo eles manifestado alguma abertura e compreensão para a solução apresentada. No entanto, como é evidente, esta situação terá de ser formalizada, o que no fundo significa que o protocolo anterior terá de ser revisto e terão de ser celebrados novos protocolos, depois de concluídas as negociações. Mais uma vez, é de extrema importância que até finais de Setembro o protocolo deverá estar revisto. Contudo, por um dos promotores foi colocada a questão da eventual necessidade de serem ressarcidos dos custos que tiveram com o projecto, ou seja, existe a possibilidade de resultar, desta situação um aumento dos custos do projecto do Metro. Alertou ainda para o facto da Estação ficar localizada em frente à Escola e da existência de uma curva relativamente apertada, o que poderá causar algum ruído, o que implicaria que fossem criadas algumas medidas adicionais para protecção do ruído relativamente às Escolas. Portanto, e recapitulando, o Sr. Vice-Presidente disse que, relativamente ao loteamento, a solução agora apresentada foi já concebida pela Câmara Municipal e vem propor uma alteração àquilo que tinha sido aprovado há cerca de 3/4 anos e que tem servido de base à gestão. Existe, pois um acordo de princípio com os promotores, que apenas solicitam alguma rapidez de decisões e que sejam ressarcidos dos custos dos projectos. Disse, ainda, que já licenciado apenas existe um edifício, mas relativamente ao qual não são necessárias alterações, uma vez que não interfere com o traçado.

O Sr. Presidente disse que, independentemente do consenso verificado relativamente a esta questão, a Câmara Municipal deverá ter um documento escrito, que deverá ser sujeito a aprovação do Executivo Municipal, e que terá como objectivo uma pequena inventariação de todas as questões aqui colocadas, desde prazos de execução, a condições, a alternativas, etc.

A Sra. Vereadora Fernanda Maçãs disse que uma vez que se considera que este projecto é melhor do que o anterior deveria haver uma aprovação e uma tomada de posição inequívoca, isto porque, em termos de prazos há garantias de que nada será alterado, sendo que a única variação poderá ser de origem financeira e, nesse aspecto, considera que, quanto antes a posição da Câmara Municipal perante o Governo deverá ser, não só unânime, mas firme na convicção de que esta é a melhor opção. Porque se a posição assumida pela Câmara Municipal for tímida e manifestar algumas hesitações, essa circunstância poderá ser explorada por parte do Governo para não apoiar a alteração com argumentos de que os aumentos dos custos eventualmente não são acompanhados, na mesma medida, pela melhoria do projecto.

O Sr. Vereador Victor Baptista disse que ficou relativamente preocupado com a intervenção do Sr. Vice-Presidente, uma vez que não percebeu muito bem qual o conceito de integração urbanística, que considera uma expressão extremamente lata, ao que o Sr. Vice-Presidente responde que, como é sabido, o projecto do Metro tem uma bitola estabelecida pelo Governo que define um montante para integração urbanística para o conjunto dos três Municípios que, se não lhe falha a memória é na ordem dos 25 milhões de euros. Obviamente que, do ponto de vista urbanístico, o grande impacto é em Coimbra, tendo sido estimado que poderia vir a atingir os 20 milhões de euros. Ora, na prática, o que isto queria dizer era que até este montante o projecto pagava a integração urbanística, se se verificassem alterações para além disso o Metro não pagaria. Assim, considera que, no seu entender, a Câmara Municipal terá de ter algum cuidado nas decisões tomadas e, não exigindo integrações urbanísticas de luxo, sempre que em causa estiverem zonas mais urbanas essa questão terá de ficar assegurada e salvaguardada a possibilidade de esse custo não vir a ser da exclusiva responsabilidade da Câmara Municipal. Agora, também não deixa de ser verdade que, como explicou o Sr. Professor Álvaro Seco nas estimativas de custos efectuadas estão incluídos esses valores, mas, no seu entender, a Câmara Municipal não pode deixar de chamar a atenção para o facto de que a integração urbanística, dita normal, tem de estar assegurada.

O Sr. Vereador Victor Baptista disse que, no seu entender, a Câmara Municipal tem de assumir de uma forma muito clara se quer o Metro Rápido de Superfície ou não porque, como é evidente, há muitas formas de inviabilizar os projectos. E teme que se as exigências de integração urbanísticas apresentadas pela Câmara Municipal foram de tal forma que onerem consideravelmente o projecto, o mesmo acabe por se não concretizar. Por essa razão considera que a Câmara Municipal terá, também, de envolver alguns dos seus recursos nessa requalificação. Porque, seria lamentável que fosse uma questão desta natureza a inviabilizar um projecto que é por todos considerado de extrema importante para a cidade e para a região. Ou, dito por outras palavras, teme que uma boa solução possa ficar prejudica porque se está a onerar o Governo de todas as alterações, porque, como todos sabemos, os recursos não são elásticos e este investimento merece que a Câmara Municipal se associe financeiramente ao projecto, dentro das suas possibilidades e em moldes razoáveis, como é evidente.

O Sr. Presidente disse que lhe parece que na sua intervenção o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego deixou claro que o que está aqui em causa é a apreciação de determinado projecto sujeito a melhorias. Significa, portanto, que essas melhorias poderão ser de rentabilidade associadas a aumento de investimento, sendo, portanto, um processo de equilíbrio. Portanto, considera que tem de ser encontrada a forma de não obstaculizar o projecto, salvaguardando e defendendo, em simultâneo os interesse da Câmara Municipal. Ou, dito por outras palavras, têm de ser defendidas as posições relativas, quer da Câmara Municipal, quer do Governo. Porque, se é verdade que este projecto é da maior importância para a Câmara Municipal, não é menos verdade que também o é para o Governo. Portanto, o que propõe é que seja elaborado um documento, que será previamente distribuído por todos os membros do Executivo, de forma a que na próxima reunião de câmara, isto é, no próximo dia 27 de Agosto, seja tomada uma deliberação firma e clara por parte da Câmara Municipal.

O Sr. Vereador Victor Baptista disse que concorda com esta proposta apresentada pelo Sr. Presidente, mas que considera da máxima importância ter o conhecimento prévio de qual a comparticipação financeira da Câmara Municipal, isto é, até onde é que a Câmara Municipal está disposta a ir, financeiramente, para viabilizar este projecto, sobretudo nas questões de integração urbanística.

O Sr. Presidente esclareceu que a posição da Câmara Municipal sempre foi muito clara nesta matéria, e lembrou que tendo o Governo assumido a responsabilidade de apoiar, para efeitos de integração urbanística, o projecto em cerca de 20 milhões de euros, este valor foi aceite pela Autarquia que assumiu o pagamento de tudo o que ultrapassasse esse valor. Agora, não se pode ser irrealista ao ponto de, havendo alterações ao projecto, manter a comparticipação de 20 milhões de euros por parte do Governo, arcando a Câmara Municipal com o excedente.

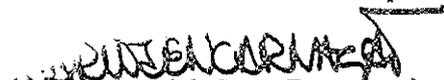
O Sr. Vereador Gouveia Monteiro disse que concorda com a metodologia proposta pelo Sr. Presidente de ser tomada uma deliberação firme e consensual no próximo dia 27 de Agosto, salientando, apenas, que hoje deverá ficar já claro que a posição da Câmara Municipal é de apoio às alterações apresentadas.

Finalmente, e antes de encerrar a reunião, o Sr. Presidente concluiu dizendo que então na próxima reunião do Executivo Municipal será tomada a deliberação final sobre este tema, com base num documento que entretanto irá ser elaborado, sendo certo que a posição da Câmara Municipal é de concordância com as propostas que hoje aqui foram apresentadas.

Para constar e para os devidos e legais efeitos se publica o presente Edital e outros de igual teor que vão ser afixados no Átrio dos Paços do Município e demais lugares do uso e costume.

Paços do Município, 27 de Agosto de 2007

O Presidente da Câmara Municipal


(Carlos Manuel de Sousa Encarnação)

Min: PS
Dact: PS
Conf: 
Serviço Emissor: D.A.G.R.H