

**CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA**

DIV. A. A.

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

Coimbra, 12/09/08


**Zulmira Gonçalves**

Chefe de Divisão Administrativa  
 e de Atendimento

**EDITAL Nº 135/2008**

**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 da Câmara Municipal de Coimbra realizada em 17/07/2008 e aprovada em 18/08/2008:**

**Local: Sala das Sessões dos Paços do Município****Data: 17/07/2008****Iniciada às 16H00 e encerrada às 19H30**

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  
 Horácio Augusto Pina Prata  
 Álvaro Santos Carvalho Seco  
 Luís Malheiro Vilar  
 Jorge Filipe de Gouveia Monteiro

A reunião foi presidida pelo Dr. Carlos Manuel de Sousa Encarnação, Presidente da Câmara Municipal e Secretariada por Patrícia Silveira, Técnico Superior de 2ª Classe.

Registaram-se as ausências dos Srs. Vereadores Marcelo Nuno, Vítor Batista e Fernanda Maçãs, 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**

Como introdução, o Sr. Presidente disse que, provavelmente, a metodologia acertada seria iniciar a reunião dando a palavra ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego, Professor Álvaro Seco.

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego começou por dizer que o processo está numa fase decisiva e, nesse sentido, existem algumas decisões que têm de ser tomadas, com vista ao desenvolvimento do projecto em tempo útil. Assim, um dos aspectos que considera centrais é a mudança de paradigma e tem a ver com o facto de, na linha da Lousã, se deixar de ter um sistema ferroviário pesado para se passar a ter um sistema ligeiro. E esta alteração faz toda a diferença, quer no que diz respeito à lógica de funcionamento, quer em relação à funcionalidade e potencialidade disponibilizadas pelos dois sistemas. Por outro lado, lembrou que, com a entrada em funcionamento deste novo Executivo na Metro Mondego, procurou-se sempre respeitar as expectativas das pessoas em relação ao lançamento do projecto, sendo certo que, pessoalmente, quando o assumiu foi porque teve todas as garantias de que o processo iria avançar, apesar de ter a noção de que era preciso adequar os projectos às restrições orçamentais que têm acontecido nos últimos anos, se bem que o aumento da crise energética confere uma validade e uma potencialidade acrescidas. Ora, com base nestes pressupostos, foram definidas duas linhas de rumo fundamentais: uma seria garantir a implementação do sistema de mobilidade do Mondego em tempo útil e a outra fazer todos os esforços para otimizar a solução com o objectivo de servir melhor as pessoas e tornar o processo sustentável em termos económicos. No entender da Metro Mondego, SA o Metro Ligeiro de Superfície tem como missão servir de elemento base da mobilidade urbana, em coordenação com o sistema de transportes urbanos rodoviários, os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, e servir os principais canais suburbanos, particularmente aqueles onde já existem eixos ferroviários. É, portanto, esta dupla vertente do Metro Ligeiro de Superfície que, na sua opinião, é essencial perceber, isto é, a existência de uma componente suburbana, de serviço de canais suburbanos, cuja principal função é transportar as pessoas da periferia para o centro da cidade e, por outro lado, um elemento de estruturação básica daquilo que será a mobilidade urbana na cidade de Coimbra. Ora, para que o Metro possa cumprir estes dois papéis, há um conjunto de opções que precisam de ser claramente assumidas por todas as partes envolvidas. A primeira é, desde logo, a questão do paradigma porque, evidentemente, faz todo o sentido tirar todo o partido das potencialidades que um sistema ferroviário ligeiro pode oferecer, até porque este sistema é demasiado caro para não ser explorado na sua plenitude. E para comprovar o que acabou de dizer, o Sr. Presidente do Conselho de Administração informou que um sistema de metro ligeiro de superfície, por quilómetro, custa à volta de 10 milhões de euros; se, pelo contrário, for enterrado, sem estações, esse valor duplica, passando a custar 20 milhões de euros por quilómetro, sendo que cada estação enterrada custa, também, à volta de 20 milhões de euros. Ora, facilmente se conclui que um sistema totalmente enterrado, com duas estações por cada mil metros, atinge um valor que ronda os 50 milhões de euros por quilómetro. São, pois, estes os valores com que se trabalha e a Metro considera que valores desta ordem de grandeza têm de ser rentabilizados ao máximo. Nesta medida, as preocupações da sociedade têm sido, desde logo, que ao nível do troço suburbano não fazia sentido alterar o traçado uma vez que não existe procura significativa fora do canal existente na linha da Lousã e, mesmo que houvesse alguma procura, os custos da mudança do traçado suburbano seriam de tal ordem que tornariam qualquer mudança impensável. Portanto, o que se procurou fazer foi otimizar a linha existente, de forma a aumentar quer a frequência de serviço, quer a velocidade comercial. Aliás, apenas através da otimização daquilo que se denomina a escala das curvas, isto é, as sobrelevações laterais das curvas, foi possível em muitos troços da linha aumentar o limite de velocidade em 10 quilómetros por hora, sem ser necessário melhorar o traçado em planta e uma vez que se passou a ter um sistema ferroviário ligeiro. Uma outra coisa que foi possível fazer, a partir do momento em que só circulam na linha veículos ligeiros ferroviários, foi aumentar o número de pontos de cruzamento na linha única, isto é, locais onde veículos que circulam em direcções opostas podem cruzar, de modo a permitir uma maior frequência nas horas de ponta. Assim, e com todas as optimizações introduzidas, a Metro Mondego está convencida que está em condições de oferecer um serviço suburbano de muito boa qualidade. Por outro lado, ao nível do troço urbano da linha da Lousã, o que a Metro tem tentado fazer perceber aos respectivos utentes é que no troço de Coimbra, que tem cerca de 10 quilómetros, tem de se conjugar as necessidades e interesses do serviço suburbano com as necessidades e interesses do serviço urbano. Portanto, enquanto que no troço entre Serpins e Ceira apenas está em questão um serviço suburbano, a partir de Ceira, e até Coimbra B, aquela linha tem de ser rentabilizada, não só para o serviço suburbano, mas também para o serviço urbano. De seguida, e com recurso a meios audiovisuais, o Sr. Prof. Álvaro Seco mostrou a linha tal como está estudada, apesar de ainda não totalmente aprovada. Continuou, depois, a exposição, salientando que foi o propósito de aproximar o serviço do local onde existem pessoas que motivou a proposta inicial de criação da variante da Solum, que é, no seu entender, um dos cinco pontos fundamentais em termos de atracção de viagens dentro da cidade, pelo que servir bem aquela área é absolutamente essencial. Entretanto, tem estado a trabalhar na variante da Avenida Fernão de Magalhães, cujo estudo já está concluído e aguarda por uma decisão por parte da Câmara Municipal de Coimbra. Relativamente a estas duas variantes, e porque importa não escamotear as situações, o Prof. Álvaro Seco disse que considera que a mais importante é a variante da Solum, sendo certo que é, também, a mais cara, já que custa a mais, comparativamente à solução base, cerca de 7 milhões de euros, enquanto que a da Avenida Fernão de Magalhães custa a mais cerca de 2 milhões de euros. São, pois, estas as alterações fundamentais de traçado que a Metro Mondego apresenta. Em paralelo a estes estudos para alteração e revisão do traçado, foi feita uma revisão do plano de exploração, tendo sido desenvolvida, exaustivamente, a compatibilização entre o referido plano, as características da linha, do material circulante e do sistema de sinalização a implementar, de forma a conseguir uma regularidade excepcional do serviço. Para além disso, foi proposta a localização de uma nova estação na zona do Alto de S. João, por se entender

que aumentava a cobertura do espaço envolvente e foi feita, em cada uma das estações, a optimização da respectiva integração funcional com o espaço envolvente. Outra vertente de trabalho que foi desenvolvida foi a proposta apresentada pela Metro Mondego, e acolhida pela Câmara Municipal de Coimbra, de que à volta de algumas das estações fosse efectuado um estudo de reordenamento do território, com o objectivo de retirar todo o partido possível do potencial de mobilidade criado com as estações. E, a título de exemplo, referiu que Sobral de Ceira será o subúrbio da cidade que irá ficar com melhores acessibilidades ao centro, com serviços na ordem dos 10 em 10 minutos, na pior das hipóteses, pelo que fará todo o sentido que, dentro do que é razoável em termos urbanísticos, um maior número de pessoas vá viver para aquela zona, porque vai usufruir, ao nível dos transportes, dum sistema muito bom. No que diz respeito ao Parque de Manutenção e Operação, que está em fase final de elaboração com vista ao respectivo envio para estudo de impacto ambiental, será constituído por três vertentes distintas, isto é, uma zona de estacionamento nocturno, para cerca de 36 veículos, uma oficina de manutenção dos veículos, e um edifício administrativo onde, em princípio, irá localizar-se futuramente a sede da Metro Mondego.

No que diz respeito à Linha do Hospital, e com o intuito de a tornar viável, a primeira grande área de trabalho da Metro Mondego corresponde à libertação do canal da Baixa, que se tem mostrado, como já era previsível, relativamente difícil, atendendo a todas as restrições que estão incluídas na declaração de impacto ambiental do projecto. E uma das maiores dificuldades é, precisamente, a aprovação do futuro edifício a instalar no sítio onde actualmente está a Farmácia Luciano e Matos. Explicou que durante o ano passado foi elaborado um projecto de arquitectura que foi submetido à apreciação do IGESPAR, tendo sido reprovado e, entretanto, a opção tomada foi convidar o Sr. Arquitecto Gonçalo Byrne para uma segunda tentativa. Assim, é preciso que fique claro que enquanto não houver projecto aprovado para este edifício não haverá Linha do Hospital. Ainda relativamente a esta questão, disse que até final do mês de Julho o Sr. Arquitecto estará em condições de entregar o estudo prévio que vai ser submetido ao IGESPAR. Para além desta, uma outra questão que está por resolver é o realojamento quer da Pastelaria Palmeira, quer da Farmácia Luciano e Matos, que são diferentes e mais complexos que os outros realojamentos feitos por vários factores. Assim, no que diz respeito à Palmeira, a complexidade prende-se com o facto de estarem em causa mais de 20 trabalhadores, pelo que a aposta passa por uma solução de realojamento no edifício onde actualmente está o Restaurante "A Democrática". Finalmente, há uma última frente de trabalho nesta zona que, não sendo tanto do interesse da Metro Mondego é, sem dúvida, da cidade, e que passa por solicitar uma alteração à própria declaração de impacto ambiental, de forma a permitir que, no canal, possa existir tráfego rodoviário sem restrições, de forma a transformar a Rua da Sofia numa rua de sentido único e apenas destinada a transportes colectivos. Outra questão importante prende-se com o denominado "túnel de Celas" que, como todos se recordarão, já teve duas versões distintas, sendo uma delas minimalista, com início na zona do Jardim da Sereia e que correspondia ao projecto inicial, de 2002, e uma segunda versão, colocada a concurso em 2005, e que previa que o canal fosse completamente em túnel até ao Hospital, e que implicava um acréscimo de custos, relativamente à versão anterior, de 30 milhões de euros, uma vez que implicava a existência de 2 estações enterradas, enquanto a anterior não contemplava nenhuma. Agora, está a ser estudada uma terceira hipótese que prevê que se mantenha enterrada uma estação em Celas e o túnel a terminar no local inicialmente previsto, solução esta que custa mais cerca de 15 milhões de euros que a solução inicial. Finalmente, o Sr. Presidente do Conselho de Administração disse que a última área de trabalho em que estão envolvidos é o problema do término no Hospital porque nunca ficou absolutamente certo como é que ficaria, uma vez que as negociações com aquela entidade têm sido sempre algo difíceis. Actualmente, está a ser estudada uma opção que possibilitaria que fosse efectuada uma extensão até ao Hospital Pediátrico, mas isso implicaria a necessidade de atravessamento de terrenos dos HUC que não se têm mostrado receptivos a esta solução. Está-se, portanto, numa fase, relativamente à Linha do Hospital, em que é necessário optimizar as integrações funcionais de todas as estações desta linha, nomeadamente na zona da Praça da República, onde é necessário decidir onde se localizará a estação.

Relativamente ao estudo das novas expansões, o Prof. Álvaro Seco frisou que, ao nível regional, não se verificam grandes alterações e, com recurso aos meios audiovisuais, exemplificou quais os ramais previstos, salientando, contudo, que nunca haverá a expansão para Condeixa a não ser que os Municípios de Coimbra e Condeixa procedam a alterações aos respectivos Planos Directores Municipais, de forma a que, no canal escolhido para a linha, exista um aumento populacional significativo. Já na zona urbana constata-se que há algumas áreas, já identificadas, que têm um potencial que tornará interessante a possibilidade de algumas expansões.

Quanto à calendarização, o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Sociedade começou por chamar a atenção para o facto da questão das variantes não estar, contrariamente ao que se possa pensar, a atrasar o processo. O cumprimento da calendarização traçada depende, nesta altura, muito mais de muitas outras vertentes do projecto que das variantes. É o caso do material circulante, cujo prazo de entrega está muitíssimo alargado, na ordem dos 17/18 meses para o primeiro veículo. Note-se, a este propósito, que os veículos para o Metro do Porto estão, nesta altura, com atrasos na ordem dos 6 meses, o que já originou multas ao fornecedor de 3/4 milhões de euros. Aliás, importa que fique bem claro que os prazos definidos foram por razões de ordem técnica, com 5 grandes empreitadas de infra-estruturas, 1 empreitada de sinalização, 1 empreitada de sistemas de telecomunicações e sistemas de informação, 1 empreitada para execução do Parque de Manutenção e Oficinas (PMO), 1 concurso público para o material circulante e 1 concurso público para equipamento das estações, sendo que os maiores riscos advêm, precisamente, do concurso para aquisição do material circulante e da empreitada para execução do PMO. As variantes poderão, eventualmente, acarretar algum risco mas apenas no caso dos estudos de impacto ambiental se revelarem desfavoráveis. Já no que diz respeito ao material circulante, cujo concurso foi aberto em Junho deste ano, o primeiro veículo será entregue em

Setembro/Octubre de 2010 se os concorrentes optarem pelo prazo de entrega mais curto pois ainda têm a possibilidade, mediante a apresentação de um preço mais baixo, de dilatar a entrega em 2/3 meses. Assim, a Metro Mondego nunca estará em condições de iniciar a operação antes de Janeiro/Fevereiro de 2011. E o mesmo se diga relativamente à empreitada do PMO, cujo lançamento está previsto para Março/Abril de 2009 mas, antes disso, ainda tem de ser feito o estudo de impacto ambiental e tem de ser executado o projecto. Em Fevereiro de 2011 está previsto que comece a operar o serviço suburbano de Serpins até à Portagem e em Outubro do mesmo ano está prevista a extensão até Coimbra B e o serviço urbano de Ceira até Coimbra B. No que diz respeito ao financiamento, neste momento, e note-se que esta estimativa já é muito rigorosa, para a primeira etapa, que inclui toda a intervenção entre Serpins e Coimbra B e admitindo a existência das duas variantes (Solum e Av. Fernão de Magalhães), custará 289 milhões de euros, dos quais 4 milhões já estão praticamente gastos uma vez que correspondem aos interfaces que têm vindo a ser feitos. No que diz respeito à segunda etapa, só com o investimento para libertar o canal, ou seja, demolições, aquisições de terrenos e edifícios e expropriações, já se gastou um valor que ronda os 10 milhões de euros, prevendo-se que se gastem ainda 5 milhões de euros. Relativamente às infra-estruturas, desde a zona do Rio até aos HUC, contemplando a solução da estação enterrada em Celas, prevê-se um custo na ordem dos 47 milhões de euros. Por outro lado, e como já foi dito, está a ponderar-se a viabilidade duma extensão ao Hospital Pediátrico, cujo custo, de acordo com a opção de enterrar ou não a linha, variará entre os 10 e os 25 milhões de euros. Os custos com o material circulante necessário para implementação do circuito urbano, e que corresponde entre 16 a 20 veículos, será da ordem dos 40/50 milhões de euros. Tendo em atenção estes valores, poderá parecer que os 300 milhões de euros assumidos inicialmente foram completamente ultrapassados, ora isso não é verdade, o que aconteceu é que algumas das opções entretanto tomadas e as extensões assumidas implicam custos adicionais, para além da correcção monetário entre os 300 milhões de euros referentes a 2002 e os valores assumidos em 2008. Finalmente, o Sr. Presidente do Conselho de Administração informou que o custo da linha adicional, entre a Solum e a Cruz de Celas/Hospitais, seria de 45/60 milhões de euros, sendo esta incerteza, uma vez mais, causada pela implementação de 1 ou 2 estações enterradas. Este investimento de que se falou até agora será completamente financiado pelo Estado, como previsto nas bases da concessão, publicadas em 2002 e alteradas pelo Decreto Lei 226/2004, que é o que está em vigor actualmente e que prevê, taxativamente, que é o Estado quem assume os encargos com a obra na infra-estrutura e com a compra e manutenção do material circulante.

O Sr. **Presidente** agradeceu ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego os esclarecimentos prestados e salientou que as divergências verificadas não são entre a Câmara Municipal e a Metro Mondego. Diria, mesmo, que a questão é meramente política e envolve a Autarquia e a Secretaria de Estado e o Ministério. Assim, disse que as questões colocadas sucessivamente pela Câmara Municipal de Coimbra têm a ver com o facto de que não é a mesma coisa, para o equilíbrio económico do projecto, fazer-se um projecto com ou sem Serpins, pelo que acha que são dúvidas fundadas as que assentam em saber como é que o equilíbrio económico do projecto se mantém nestas condições. Considera que existem dois momentos de obra distintos, sendo que um não o preocupa muito desde que seja feito pela CP e pela REFER e, portanto, envolve responsabilidade do Estado, que é a questão da Linha da Lousã tal como está a ser feita até à parte urbana, mas quanto ao outro momento já não será bem assim, uma vez que interfere com a parte mais rentável do sistema que é, justamente, aquela que será feita na parte final, o que causará que o respectivo equilíbrio económico se venha a ressentir desse facto. Daí que continue a defender que, no que diz respeito à ligação a Serpins, se o Estado entende que, do ponto de social, aquele troço deve ter um tratamento especial, então que o assumia inequivocamente e que o diga por escrito, o que ainda não foi feito, pois as bases de concessão que o Prof. Álvaro Seco referiu são para um sistema de concessão que não é exactamente igual ao que está agora em vigor.

Uma outra questão tem a ver fundamentalmente com prazos e execução e, designadamente, no que diz respeito aos prazos de lançamento de concursos, o que a Câmara Municipal pretendia era que aqueles que dizem respeito à Linha da Lousã, desde Serpins a Coimbra B, fossem todos desenvolvidos no ano de 2008 e o concurso relativo ao troço urbano desde a Linha da Lousã até à Linha do Hospital fosse realizado até Junho de 2009. Uma outra divergência tem a ver com o facto de existir um traçado aprovado, que envolve a Linha da Lousã, Serpins e Coimbra B e da Linha da Lousã até aos Hospitais da Universidade, relativamente aos quais o Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro colocou para apreciação da Câmara Municipal duas considerações, a saber, a alteração do percurso na Solum e na Avenida Fernão de Magalhães. Entende o Sr. Presidente que é mais curial voltar-se ao traçado anterior, uma vez que já estamos no mês de Julho, ou seja, no ano subsequente à data limite que tinha sido acordada, sendo que é ainda necessário fazer estudos de impacto ambiental e, no que diz respeito à Av. Fernão de Magalhães, existem dúvidas muito sérias nos técnicos da Câmara Municipal quanto ao traçado alternativo, pelo que não acredita que se consiga estabilizar esses traçados duma forma definitiva sem causar prejuízo evidente nos timings de lançamento do concurso.

O Sr. **Presidente do Conselho de Administração** da Metro Mondego disse compreender algumas das preocupações manifestadas mas considera que alguns dos pressupostos utilizados pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal não são reais. Assim, e no que diz respeito ao financiamento da ligação a Serpins, é relativamente fácil de determinar qual a componente de eventuais prejuízos da operação decorrentes daquele troço. As outras questões referenciadas pelo Sr. Presidente são absolutamente técnicas e, nesse sentido, importa esclarecer que os timings propostos pela Câmara Municipal de Coimbra, que contempla o lançamento de todos os concursos da Linha da Lousã até ao final do ano são, tecnicamente, impossíveis de ser cumpridos. Não é, por isso, um problema político mas sim uma questão assumidamente técnica. Aliás, convém que fique bem claro que a sociedade está a arriscar prazos extremamente exigentes. Quanto à

última questão, que diz respeito a eventuais atrasos provocados pelas variantes da Solum e da Av. Fernão de Magalhães, o Prof. Álvaro Seco precisou que o que disse foi que se o normal desenvolvimento do projecto se atrasasse em mais de 3 ou 4 meses por causa das variantes seria o primeiro a aceitar que se abdicasse das mesmas. Mas, a verdade é que tal não aconteceu e não foi por causa das variantes que os concursos só agora começaram a ser lançados, mas sim porque houve a necessidade de fazer inúmeros estudos porque a lógica do lançamento desta primeira etapa é muito diferente do inicialmente previsto. Ou seja, o que estava inicialmente previsto era o lançamento de um concurso de concepção/construção, pelo que toda esta fase do projecto se desenvolveria depois do concurso e, nestes moldes, está a executar-se, previamente, o projecto de cerca de 90% da linha e, simultaneamente, teve de ser feito o estudo da alimentação e teve de ser revisto o plano de exploração. Portanto, o calendário agora apresentado não foi nem é minimamente condicionado pela possibilidade de implementação das variantes e é da exclusiva responsabilidade da Metro Mondego. Portanto, a urgência relativamente à decisão da realização, ou não, das variantes nada tem a ver com a questão dos timings mas apenas com as mais valias que elas acarretam para o próprio serviço porque, em seu entender, ele seria consideravelmente melhorado com a introdução das variantes e a sustentabilidade económica do projecto a longo prazo, que é da responsabilidade dos municípios, seria altamente beneficiada. Finalmente, salientou que todas as exigências anteriormente feitas pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra foram resolvidas, como é o caso da electrificação da linha da extensão a Coimbra B, é a prova da mais valia em termos de procura da implementação das variantes. Surgiu, agora, uma outra exigência por parte da Câmara Municipal de Coimbra que é a questão do timing da ligação ao Hospital e, aqui, o Prof. Álvaro Seco disse que nesta altura ninguém consegue avançar com uma data para esse efeito porque não se conseguem controlar nem prever as datas de aprovação por parte do IGESPAR.

O Sr. Vereador Luís Vilar disse que as dúvidas manifestadas pelo Sr. Presidente são, claramente, de ordem política, contrariamente às que irá colocar e que se destinam, apenas, a esclarecer se interpretou, ou não, correctamente o que foi aqui dito hoje pelo Prof. Álvaro Seco. Assim, gostaria de saber se, efectivamente, os projectos de todos os troços até Coimbra B ficam concluídos até Julho de 2009, sendo certo que já ficou claro que estes prazos não são impostos pela tutela mas são determinados por questões de ordem técnica. Uma segunda pergunta que gostaria de ver respondida é se após a segunda sub-concessão, e futuras, o que fica a cargo dos municípios é apenas a responsabilidade de manter o normal funcionamento do serviço e nunca a manutenção da via e do material circulante.

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego disse que, relativamente à questão dos prazos, na verdade existe grande confiança por parte de toda a equipa de que se conseguirá concluir, até Julho de 2009, a elaboração de todos os projectos até Coimbra B e este calendário, como já teve ocasião de referir, foi estipulado por razões de ordem técnica e capacidade de resposta da equipa. Aliás, melhor dizendo, o que se espera é lançar os concursos em Julho de 2009 o que, em bom rigor, significa que os projectos terão de estar concluídos antes, isto é, em Maio ou Junho de 2009. Ao nível dos encargos, o Prof. Álvaro Seco releu as bases da concessão, que determinam que a tutela assumirá os encargos decorrentes da disponibilidade, portanto da construção, da compra ou conservação, das infra-estruturas fixas e dos equipamentos e material circulante. No entanto, o Sr. Presidente do Conselho de Administração confessou que tem uma dúvida de interpretação que é saber se a conservação do material circulante inclui todos os custos de manutenção, incluindo os correspondentes à operação normal dos veículos.

O Sr. Vereador Luís Vilar disse que retira desta reunião uma certeza, que é que vai haver Metro. Na verdade, o traçado urbano pode estar a ser colocado em causa e a ser discutido, mas a ligação da Lousã e de Serpins até Coimbra B está garantida, com prazos claramente definidos e assumidos e com a verba necessária já disponibilizada pela tutela. Portanto, no seu entender, o que importa agora é saber se o que se pretende é um traçado urbano que chegue e sirva as pessoas, com extensões para os Hospitais da Universidade, para o Pediátrico e para a margem esquerda, ou seja, um projecto bem estudado e explorado nas suas inúmeras potencialidades ou se nos contentamos com a ligação a Coimbra B. No fundo, o que está a ser proposto pela Metro Mondego é a implementação dum transporte de excelência em Coimbra, a partir do qual se poderão reequacionar todas as questões atinentes ao tráfego automóvel. Feitos estes considerandos, o Sr. Vereador manifestou uma enorme preocupação em saber se está a ser realizado algum estudo para articulação entre os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra e a Metro Mondego. Quanto à intervenção do Sr. Presidente da Câmara ela traduziu, mais uma vez, a posição obstinada que tem assumido relativamente a esta matéria. Na verdade, começou por dizer que o Prof. Álvaro Seco tinha razão nos argumentos invocados mas o problema é meramente político e passa pelo traçado Serpins/Lousã, ou seja, esta questão não faz sentido porque já todos percebemos que o financiamento dessa linha não é da responsabilidade dos municípios, afirmou. Não deixa de ser sintomático o facto desta ser a grande questão do Sr. Presidente, criticou. Aliás, esta posição nem será muito agradável para com o Município da Lousã. Lamenta, ainda, que, sendo certo que o traçado Serpins/Lousã custará 5 milhões de euros, este mesmo Presidente que agora se opõe a esta ligação, tenha tido a coragem de apresentar uma proposta nesta Câmara Municipal para execução dum túnel enterrado na Avenida Armando Gonsalves cujo custo se estimava em 20 milhões de euros. O Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra está numa lógica que já nem sequer é a do seu Partido porque, lembre-se, a Presidente do PSD pediu na Assembleia da República que os projectos de investimento sejam devidamente estudados e que não sejam feitas reivindicações por questões meramente políticas. Ora, foi precisamente isso que o Sr. Presidente da Câmara fez com a questão Serpins/Lousã. Foi também este o mesmo Presidente que não teve esta preocupação quando à pressa e contra um parecer técnico existente mandou avançar com a

obra do Hospital Pediátrico quando ainda não estavam estudadas as respectivas fundações. Aliás, não percebe como é que a cidade de Coimbra, que anda há 20 anos para resolver este problema do Metro Ligeiro de Superfície, tem o direito de exigir o que quer que seja ao Governo Central. Também não percebe as palavras do Sr. Presidente da Câmara quando diz que lamenta que o traçado urbano tenha sido postergado para uma 2.<sup>a</sup> fase. Então mas não foi votado e aprovado nesta Câmara Municipal a metodologia segundo a qual avançaria em primeiro lugar a ligação Serpins/Coimbra B e, só depois, se passaria ao traçado urbano, na altura em que era Presidente do Conselho de Administração o Dr. Mariz, perguntou. Acha absolutamente extraordinário que o Sr. Presidente se esteja agora a queixar duma coisa que ele próprio propôs. Finalmente, disse estar convencido que, infelizmente, este Metro Ligeiro de Superfície não irá avançar por razões meramente políticas e porque estes timings não interessam ao Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra, que teve aqui todas as garantias que os prazos serão exactamente os mesmos quer se executem ou não as variantes. “É que o Sr. Presidente da Câmara já está noutra lógica, que é a da sua recandidatura às próximas eleições, que obrigaria a que fosse tudo lançado até final deste ano. Só que, por muito que lhe custe, não pode colocar Coimbra ao serviço da sua recandidatura, porque a cidade não pode ser governada de acordo com os interesses de um qualquer partido”, criticou. E alertou para o facto de que o Governo não irá reter indefinidamente 300 milhões de euros à disposição de Coimbra para o traçado urbano, quando surgirem propostas de outras cidades, como foi o caso de Almada.

O Sr. **Vice-presidente** explicou que o Sr. Presidente se viu forçado a ausentar-se em virtude da realização da Assembleia Distrital, já anteriormente agendada e que, entretanto, teve início às 18h.

O Sr. **Vereador Gouveia Monteiro** disse que, da exposição inicial do Sr. Prof. Álvaro Seco, retirava algumas confirmações, outras tantas dúvidas e uma preocupação que antes não tinha. A confirmação é a de que estamos dentro de um plano coerente, com financiamento e calendários garantidos. Deixou, quanto ao calendário, apenas uma pequena sugestão: que ficasse claro que se trata do calendário da 1.<sup>a</sup> etapa. Falta ainda o calendário da 2.<sup>a</sup> etapa do Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM), que tem toda a importância do ponto de vista da tranquilização da Câmara e em termos de opinião pública.

Assim, entende que se o Governo oferece condições de melhor servir a população e de garantir, no futuro, uma maior rentabilidade, as variantes são bem vindas: não têm custos significativos para o Município, porque o investimento é suportado pelo Estado, a população passa a ser mais bem servida e o SMM passa a ser mais rentável, concluiu. E afirmou que o que a seguir diria gostaria de ter podido dizer directamente ao Sr. Presidente: se tem preocupações de rentabilidade, como ele próprio tem, essas preocupações levam-no, certamente, a ser a favor das variantes e a tentar atingir o máximo de procura possível, tanto mais que o Município não tem um envolvimento significativo nos custos, defendeu. Com estas e com outras extensões (tais como na zona Norte, que lhe é especialmente cara) está-se a garantir a viabilidade futura do projecto.

Relativamente às bases de concessão, questionou qual é o momento em que se considera que tem início o prazo da primeira subconcessão, se é com a entrada do serviço em funcionamento (em Fevereiro de 2011) ou se é nalgum momento anterior. Questão esta que se relaciona com a colocada no início da sua intervenção: qual é o calendário da 2.<sup>a</sup> etapa? Isto porque se não há subsídios do Estado a partir da 1.<sup>a</sup> subconcessão pode não interessar à Câmara que esta seja muito curta, pode-nos interessar mesmo que ela ande perto do máximo de maneira a que a Linha do Hospital esteja em funcionamento pleno há tempo suficiente para produzir efeitos de rentabilidade. Por outro lado, entende contraproducente fazer finca-pé com o Governo em prazos dificilmente exequíveis, designadamente para esta Linha do Hospital, até pela falta de credibilidade que depois essa atitude acarretará, colocando o Município numa posição frágil em relação ao Poder Central. Nesse sentido, disse que o Sr. Vereador Luís Vilar tem razão ao afirmar que houve, de facto, uma posição de inflexão da Câmara Municipal de Coimbra em relação à prioridade do sistema urbano.

Prosseguiu apresentando duas dúvidas técnicas: pelo que julga perceber, não há uma ruptura de carga em Sobral de Ceira. Os veículos suburbanos também entram até Coimbra B, ou seja, entre Sobral de Ceira e Coimbra B teremos dois tipos de veículos, com características ligeiramente diferentes mas tamanhos semelhantes em relação aos cais.

A outra dúvida diz respeito à interrupção do serviço ferroviário: quais são, nestes dois anos e dois meses, as soluções que estão estudadas, tendo em conta o impacto esperado e resultante da execução das obras.

O Sr. **Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego** respondeu que, quanto aos prazos da concessão e subconcessão, os 9 anos referidos iniciam-se na data do lançamento do concurso público de concepção/construção. O que estava previsto era que o concurso demoraria 2 anos, depois decorriam mais 2 anos para a construção e havia 5 anos de operação. Com a ressalva de poder contar-se a partir da data da adjudicação (em vez da de lançamento do concurso público), o que dá uma folga de 2 anos, é esta a regra. Isto era o que estava previsto inicialmente. Agora, como a 1.<sup>a</sup> etapa saiu do concurso internacional de concepção/construção, o raciocínio é inverso: o período de transição acaba no final da 1.<sup>a</sup> subconcessão da Linha do Hospital. Esta fórmula prevê, embora o Sr. Prof. não deseje que tal aconteça, o funcionamento em simultâneo de dois operadores – um que serve exclusivamente a Linha da Lousã e outros que fazem as Linhas Coimbra B e Hospital – Ceira. A razão pela qual tem feito tanta ênfase na diferença entre operação e exploração é que, no caso de Coimbra, ao contrário do do Porto, a Metro é a exploradora do sistema, ou seja, é quem define as tarifas, os serviços que são prestados, quem gere a operação da Linha (sinalização), e depois há dois operadores exclusivamente responsáveis por obter o material circulante à sua disposição e de operarem o sistema. Mas

como isto não é particularmente interessante numa rede tão pequena, a ideia é que no final da 1.ª concessão se ponha novamente a concurso, e aí já de uma forma unificada, toda a operação do sistema.

O Sr. **Vereador Gouveia Monteiro** concluiu que, face ao exposto, o Município terá sempre cinco anos de operação global para atingir a rentabilidade máxima do sistema, conclusão confirmada pelo Sr. Prof. **Álvaro Seco**.

Quanto à outra questão colocada, o Sr. **Prof. Álvaro Seco** explicou que o que haverá é ruptura de frequência em Ceira, e não de serviço. Havia uma velha reivindicação das pessoas de Serpins, que queriam que o mesmo veículo as transportasse até ao Hospital mas a Metro não o fará: todos os veículos suburbanos vão para Coimbra B, explicou. Até porque os estudos de procura indicam que, nas horas de ponta, haverá a necessidade de ter veículos com posições duplas, ou seja, dois veículos acoplados, pelo que os cais precisam de ser mais longos. Nesse sentido, assumiu-se que todos os veículos duplos, que são só os suburbanos, vão para Coimbra B, até porque ainda não se sabe bem que dimensão exacta terão todos os veículos porque o concurso foi propositadamente menos exigente nesta matéria para permitir, por exemplo, que não concorram apenas uma empresa. Assim, embora estrutural e visualmente semelhante, o veículo suburbano poderá vir a ser ligeiramente maior que o urbano. As diferenças encontram-se sobretudo ao nível da motorização e arranjo interior (os veículos suburbanos têm mais lugares sentados).

O Sr. **Vereador Gouveia Monteiro** concretizou, dizendo que, na prática, o passageiro da Lousã que queira ir ao Hospital pode sair em Ceira ou na Baixa e, depois, apanhar a Linha do Hospital. O Sr. Prof. **Álvaro Seco** explicou que ainda não é claro que assim seja, visto que vai depender da definição do Plano de Exploração e, consequentemente, da definição de qual será, para o passageiro, a paragem mais vantajosa. Se sair em Ceira, tem a vantagem de, com grande probabilidade, ir sentado. Se sair na Baixa, tal poderá já não suceder.

Quanto à questão dos serviços alternativos, confessou ser uma área ainda por tratar, embora a Metro tenha toda a intenção de tentar que eles sejam os melhores possíveis. Admitiu que, fora das horas de ponta, venham pontualmente a existir tempos de viagem (de autocarro) um pouco maiores mas nas horas de ponta a lógica será a da utilização de serviços semi-expressos – troços em que o autocarro pára em todas as estações e apeadeiros e, depois, vem directamente para Coimbra. Haverá, provavelmente, um autocarro que vá de Serpins até Miranda para servir as poucas pessoas que entram, por exemplo, na Lousã e querem sair em Miranda.

O Sr. **Vereador Mário Nunes** questionou sobre o prédio da Rua da Sofia anteriormente referido, que alberga a Farmácia Luciano & Matos, querendo saber quais as razões pelas quais o projecto já foi rejeitado duas vezes pelo IGESPAR. O Sr. **Prof. Álvaro Seco** respondeu que teria todo o gosto em fornecer ao Sr. Vereador o parecer técnico que fundamentou essa rejeição mas que ele próprio não tem coragem de o tentar interpretar. O Sr. **Vereador Mário Nunes** disse que, como responsável do GAAH, recebe algumas respostas negativas por parte do IGESPAR que tem muita dificuldade em perceber e, nesse sentido, gostava de saber porquê.

O Sr. **Vereador Pina Prata** disse o seguinte: “após este tempo de reunião ainda estou um bocadinho em dúvida do objectivo da marcação desta reunião extraordinária. Congratular-me ao Conselho de Administração da Metro Mondego de fazer um ponto da situação que depreendo nesta altura que a reunião é para fazermos um ponto de situação. Tive ocasião de ver o folheto que tem sido o Metro. O folheto de há uma série de anos que, aliás, está aqui vertido num conjunto de actas desta Câmara e, por outro lado, um conjunto de preocupações que altura isto já se falava, há um ano, em 30-07, já se falava se isto era um problema político ou técnico... há aqui um conjunto de questões que, efectivamente, em termos das actas algumas são muito... de intervenções pertinentes nesta fase. Se tiverem ocasião de lerem as actas, são situações interessantes porque às vezes as pessoas o que dizem há um ano dizem agora de maneira diferente, mas quem sou eu para estar a julgar esse tipo de intervenções. Mas havia aqui uma questão que me preocupa e que eu voltaria a fazer em termos de questão e que é: os princípios das variantes em termos dos estudos que foram feitos são efectivamente colocações de apêndice que, em termos de intervenção de natureza política e em termos de intervenção de natureza técnica, poderão ser questionados a boa razão económica que poderão ter mas na minha opinião as variantes continuam a ter um conjunto de deficits de análise e de natureza técnica de justificação que, quiçá, será por isso que elas porventura causam alguma dificuldade de ser percebidas por nós em termos de uma orientação do que deve ser efectivamente a visão global do Metro como um projecto que aglutine e não como um projecto que crie rupturas. Eu dá-me a ideia que o ponto de situação que estamos a fazer hoje é que, efectivamente, o projecto do Metro é um projecto que nesta fase leva a um conjunto de rupturas. E, portanto, ou ele entra num conjunto de análise de pressupostos técnicos e que tenha o bom senso de análise política ou então, como diz o Sr. Vereador Luís Vilar, o Metro transforma-se em centímetro e transforma-se em processo de desgaste e de terrorismo político. E eu volto aqui a fazer algumas questões porque depreenderia que o ponto de situação, passado todo este tempo, nos levasse a, nesta fase, não termos uma preocupação de tempos – porque de certeza isso o Conselho de Administração tem, ao ter sido mandatado pelos accionistas por unanimidade – portanto tem a intervenção de natureza política dos accionistas. E, ao referenciar um conjunto de pontos aqui na situação de reunião. E eu iria falar um bocadinho na situação da sequência da reunião que tivemos em 30-07-07. E volto a fazer aqui a questão, aliás já foi aqui falado, que é dois tipos de natureza de preocupação: um que tem a ver com a intervenção política que acho que é importante que haja por parte desta Câmara, uma valência de definir claramente o Metro como um projecto estratégico e que tem que ter acima de tudo um

acompanhamento de natureza técnica para decisões políticas mas há aqui um conjunto de situações que ainda me preocupam, que é os estudos de viabilidade económico-financeira, de certeza, a administração do metro teve ocasião em função destes cenários de elaborar estudos de viabilidade económico-financeira que, nesta fase, pelo menos eu não tenho conhecimento deles. Acho que era importante, portanto, estão na Câmara, e portanto mais uma vez congratular-me por o metro entregar documentos mas foi uma das questões que, efectivamente, desde a análise de 10-03 até agora não chegaram aos vereadores, apesar de ter sido falado aqui esses pedidos não chegaram esses estudos às mãos dos vereadores para uma situação de análise. E aqui critico...”

O Sr. **Vice-presidente** interrompeu o Sr. Vereador Pina Prata pedindo-lhe que precisasse de que estudos, matérias e datas estava a falar, já que os estudos de viabilidade técnica e económica são sobre o conjunto do Metro, não são específicos sobre as variantes, explicou, e vieram à Câmara na altura própria.

O Sr. **Prof. Álvaro Seco** acrescentou que, em determinada altura no ano passado, a tutela também exigiu uma verificação da sustentabilidade do projecto, nomeadamente da importância económica da variante da Solum (já que as diferenças de custo da outra variante são mínimas, ao contrário desta). Nesse sentido, foi feita uma análise económica sobre os potenciais ganhos de procura e sustentabilidade em termos de cobertura dos custos de exploração pela receita. Os resultados dizem que não só os custos marginais provocados pela variante, em termos de operação, eram cobertos pelas receitas como as receitas, a prazo, praticamente cobriam os custos de investimento, “que é coisa que não se pretende. E, portanto, isto significa que havia lucros marginais provocados pela variante que ajudavam a sustentar o resto do sistema”, concluiu. Esse documento foi, aliás, por ele próprio apresentado em reunião de câmara.

O Sr. **Vereador Pina Prata** prosseguiu a sua intervenção: “Uma das questões que foi falada em 10-03, e que já aqui foi falada hoje, tinha a ver com a articulação dos sistemas de mobilidade. Para mim um sistema de mobilidade de uma cidade e de uma região não é feito de uma maneira unívoca. É feito de um conjunto de subsistemas de natureza pública e privada que têm de uma maneira coordenada e estratégica incluir um conjunto de directrizes que acima de tudo possam caminhar nesta situação da metropolização de todo o sistema, apesar das dificuldades. O Sr. Prof. teve ocasião de dizer das dificuldades de interacções que teve e da questão urbana. E portanto uma das preocupações que foi falada nessa altura teve a ver com uma questão muito simples: é a questão dos SMTUC. Mais uma vez voltaria a fazer estas questões, isto é, eu pensaria que nós não temos que ir aos SMTUC fazer as questões, como disse o Sr. Vereador Álvaro Seco há dias. Nós fazemos aqui as questões e as outras entidades têm que vir aqui fazer justificação, sob pena de a gente continuar a fazer as questões de semana a semana ou de 15 em 15 dias. E, portanto, a preocupação que havia na altura e, rememorizando um pouco essas situações, era: o que é que o sistema das variantes... vamos lá ver, eu não estou contra o princípio das variantes, estou, em termos políticos, agora estou em termos técnicos contra a perspectiva das variantes induzirem em termos da qualidade de vida e da orientação dos cidadãos em relação a este tipo de situação. E foi isso que na altura nos dividiu em relação ao ponto. E mais quando este sistema, em termos dos estudos, tinham que articular um subsistema. Eu estou convencido que nesta fase não sei se será... que na altura que me foi falada esta questão e da parte do metro Mondego foi dito: “bem, os SMTUC nunca quiseram ter uma reunião”, não sei se foi este exactamente o termo e se o estou a dizer com esta amplitude e não foi bem assim peço desculpa e eventualmente da situação, mas de-me a entender essa situação – nunca houve uma articulação clara entre os SMTUC e o Metro. E mais se verifica que em termos dos estudos marginais que eram feitos se calhar há um ano atrás ou no final do ano, esses estudos marginais estão totalmente desactualizados em função da articulação dos sistemas e decisões que foram tomadas, algumas delas sem o conhecimento global e actual da Câmara – e estou a dizer isto versus SMTUC – de que no subsistema de mobilidade da Solum em articulação do sistema em alta – e quando estou a dizer em alta versus as situações de Penedo e por aí acima, portanto que envolve uma cobertura de toda a zona em termos habitacionais, foi instalado um subsistema que envolveu, neste caso, alguns milhares de contos, a electrificação de uma zona em relação a isso e que liga à questão. É um dos grandes óbices, por um lado, de decisões que a Câmara tem de tomar de uma maneira articulada sob pena de estar aqui a criar... isto é, eu compreendo que se faça aqui esta questão de natureza política das datas, da concessão e das preocupações agora da rentabilidade. Mas tem que se introduzir esta questão da rentabilidade introduzindo um espelho retrovisor na análise, eu não compreendo com é que o Sr. Presidente faz uma análise destas de vertente económica com base na concessão se não põe o espelho retrovisor a ver o que efectivamente em termos dos SMTUC e da articulação do sistema da Metro com o sistema dos SMTUC não temos uma vertente de coerência. E, portanto, esta era a primeira análise que eu gostaria que ficasse em acta para memória futura, em termos de intervenção, isto é, é preciso termos aqui uma política não de fuga para a frente mas que em termos políticos há essas decisões para a frente mas que se tenha em atenção o retrovisor. E, portanto, volto a fazer esta clarificação que é fundamental, e já que o Sr. Vereador Gouveia Monteiro até se esteve agora a rir um bocadinho eu ia-lhe verter aqui um bocadinho, porque isto é importante, o que as pessoas dizem: “creio que o eléctrico rápido não pode ir à casa de cada um”. O Sr. Vereador disse isto na acta de 30-07. E, portanto, já que gostou do retrovisor também lhe digo esta. E, portanto, é fundamental que de uma maneira articulada e mais preocupado volto a perguntar: houve durante este período, sabendo perfeitamente que o que nos está aqui a transmitir não põe em questão os tempos de execução do projecto, também tive isso em atenção portanto toda esta análise é uma análise de malha fina em relação a isto, que é: os pressupostos dos estudos de procura e dos estudos de viabilidade não têm em atenção as alterações que foram feitas entretanto pelos serviços prestados pelos SMTUC. E, portanto, nesse sentido, a realidade nesta fase e em determinado tipo de zonas é esta, é que a zona actualmente é servida

por um conjunto de tróleys – eu estou a falar da situação da Solum mas posso falar de outras situações que andam aí – e, portanto, isto tem que ser uma coisa de uma directriz política desta câmara, eu acho que o que temos de decidir hoje é que de uma vez por todas os SMTUC, que são Serviços Municipalizados da Câmara, se articulem com uma sociedade multimunicipal em que têm o Estado como articulação, com a questão da Metro Mondego. Porque senão isto voltamos sempre a articular isto. E tem que se articular a situação do traçado do metro com o serviço fornecido pelos SMTUC. E que também não vejo, mesmo na questão dos estudos económico-financeiros ou de estudos de procura, essa articulação. Portanto, eu considero que há aqui dois pontos fracos que é preciso, de uma vez por todas, ultrapassar. Um: uma questão muito simples que tem a ver com, de uma vez por todas, estipular-se que esta situação política tem que ser assumida numa vertente global de posicionamento; e outra que tem de ser vistos claramente esta análise da articulação de um serviço municipalizado com a situação da questão do Metro e da articulação de todo este sistema. E por isso é que se calhar também a preocupação, que agora se justifica, por que é que o Governo faz o lançamento de Serpins para Ceira e de comprar os equipamentos e não se pensa na questão urbana. Porque nunca houve nesta situação, apesar de estar falada isto em situações desde 30-07, pelo menos. Era a pergunta que eu fazia claramente ao Conselho de Administração para que ficasse registado em acta: houve ou não, desde a situação de articulação de 10-03-08 de uma tomada de posição, houve reuniões entre o CA dos SMTUC, entre as estruturas técnicas dos SMTUC e as estruturas técnicas ou de administração da parte da Metro Mondego? Houve ou não, em função disso, reflexo das situações de análise de estudos, o que é que o efeito de procura poderá ter em termos do efeito futuro... eu julgo que era importante termos essas situações para análise e também para memória futura porque eu acho que era importante ficar isso registado, era importante nesta reunião ficar registado e de não ter havido preocupação – há preocupação de andar ali a ler a concessão, de prejuízos daqui a não sei quanto tempo, mas não há preocupação de ver qual é o efeito que isto vai ter nos SMTUC, qual é o efeito da política energética na situação do efeito que vai estar na questão do Metro, futuramente, um efeito, por um lado, indutor – eu não estou a dizer que só os SMTUC é que estão negativa para o Metro, dos tróleys, eu estou a dizer que também essas análises nesta fase da questão energética e da questão do efeito que poderá ter em termos de articulação de todo o sistema”.

O Sr. Vereador Luís Providência começou por dizer que não lhe parece que subsista, no Executivo, qualquer dúvida em relação à utilidade do sistema, que considera que tem sido amplamente debatido. Assim, colocou apenas três questões: a não realização da variante da Solum inviabiliza o projecto? A não realização da variante da Fernão Magalhães inviabiliza o projecto? A eventual ligação da Solum ao Hospital pode ou não ser feita, independentemente da variante da Solum ser ou não uma realidade?

O Sr. Presidente do Conselho de Administração da Metro Mondego disse que estas perguntas o satisfazem particularmente por tocarem assuntos muito importantes. Em relação à questão do Metro ser integrado num projecto global estratégico, “é absolutamente óbvio mas, infelizmente, não tem sido tratado assim”, confessou. E isto é um “pecado original” que vem de trás, explicou, porque já desde o concurso público internacional, em 2005, não havia nenhum estudo de integração dos serviços prestados pelos SMTUC com os serviços prestados pelo Metro. Tal erro aconteceu também no Porto – naquela cidade, a reformulação dos STCP foi feita o ano passado, com o Metro a contar já com 5 anos de operação – mas o Sr. Prof. espera que esse erro, em Coimbra, ainda venha a ser corrigido a tempo. Em Lisboa, a Carris e a Metro ainda hoje não se entendem, acrescentou, embora salvaguardando que “com o mal dos outros podemos nós bem”. Reafirmou que os estudos de viabilidade e procura são estudos macro estratégicos, que não entram em linha de conta com a rede real que vai servir depois essa procura. Esses estudos assumem que, posteriormente, há um estudo de articulação de redes que viabilizará e otimizará a captação da procura. Informou que no dia 24 de Fevereiro teve a terceira reunião com os SMTUC. As duas primeiras, ainda no ano passado, foram a nível institucional, ou seja, entre o Conselho de Administração da Metro e o Administrador Delegado, Sr. Manuel Oliveira. No dia 24 de Fevereiro foi feita a primeira reunião com técnicos dos SMTUC, em que a Metro Mondego fez uma exposição sobre quais as áreas em que considera essencial fazer um trabalho conjunto, nomeadamente: redefinição das linhas, tarifário, bilhética e sistemas de informação. Nesse dia, os Eng. Santo e Santos foram para os SMTUC transmitir as preocupações da Metro e, em Junho, o Sr. Prof. recebeu uma carta do Sr. Manuel Oliveira manifestando, em geral, a sua disponibilidade em colaborar. “Isto de Fevereiro até Junho, e eu há 15 dias respondi-lhe que sim senhora mas que continuava à espera da informação que tinha solicitado em 24 de Fevereiro”. Ou seja, nestes cinco meses não se avançou nada. Houve apenas um avanço paralelo: a Metro Mondego concorreu a um programa europeu – o SUDUE, em conjunto com Salamanca, e nessa candidatura foram incluídos estudos de planeamento estratégico que a MM tem intenção de fazer, de qualquer modo, com o sem colaboração dos SMTUC. Esta seria apenas mais uma forma de ajudar a financiar esses estudos. Em síntese, disse que, como Presidente da MM, o seu mandato tem como metas a 1.ª e a 2.ª fases. Acrescentou que é inevitável que os SMTUC percam clientes. Agora, uma vez que estamos a falar de duas empresas públicas, o que se pretende é que a soma das duas (SMTUC e MM) represente bastante mais clientes e, se possível, não muito mais prejuízos de exploração. Por outro lado, sendo que o metro é um sistema de grande capacidade de transporte e os sistemas rodoviários são de média capacidade, é inevitável que o planeamento se faça primeiro definindo a rede arterial – rede do metro, encaixando, em seguida, a rede de transportes como uma rede complementar à do metro. E isto não significa “pôr os SMTUC a verter para o metro”, discorda completamente deste pressuposto até porque Coimbra não tem dimensão para isso. Em seu entender, muitas das viagens devem continuar a ser servidas apenas pelos SMTUC, outras servidas só pelo metro e outras ainda em que as pessoas vão passar a ser servidas primeiro pelo metro, depois

pelos SMTUC e vice-versa. Assim, concluiu que a esperança que tem é que, nos dois anos e meio restantes, haja oportunidade de fazer esse trabalho conjunto.

Quanto à questão das variantes, afirmou que o que tem lido, nomeadamente nos jornais, é falso: não se pode fazer agora o traçado original e depois, mais tarde, as variantes. Estas, tal como estão concebidas, ou são feitas agora ou não são feitas. É impensável, por exemplo, fazer um traçado junto ao rio na Av. Fernão Magalhães e fazer depois um pequeno desvio, porque estamos a falar de 10 milhões de euros por km de via. Quanto à viabilidade da futura expansão, é possível nas duas circunstâncias mas não é pouco mais ou menos interessante, explicou: com a variante, como proposta, todos os serviços (os que usam a Linha da Lousã e os que não usam) passarão no coração da Solum. Sem a variante, só os serviços que usarem a nova expansão é que passam pela Solum. Ou seja, “faz toda a diferença: é metade da frequência, na melhor das hipóteses”. Neste sentido, e na opinião do Sr. Prof. Álvaro Seco, se houver variantes haverá uma excelente linha urbana Ceira – Coimbra B; sem variantes, basicamente haverá um excelente serviço suburbano. Sem as variantes, entende que haverá indubitavelmente uma quebra na procura do serviço urbano que prejudicará o sistema porque aumentará significativamente os prejuízos de exploração por reduzir sobremaneira a capacidade de captação. Destacou ainda, relativamente à variante da Solum, que, com o acréscimo de investimento no projecto global na ordem dos 2 a 3%, obtém-se um acréscimo de procura espectável na ordem dos 8 a 9%, o que considera “um ganho marginal brutal”.

O Sr. Vereador Pina Prata disse textualmente o seguinte: “eu faria mais uma questão já que há aí uma proposta para que se faça uma reunião sobre isto de uma vez por todas eu acho que é fundamental que se fale aqui que é fundamental que se tenham essas reuniões de articulação porque isto podia ser um meio objectivo que na situação de negociação pudesse resolver alguns dos problemas dos SMTUC. Eu faria aqui só uma nota que eu acho que era importante: independentemente das reuniões que irá haver e que há aí uma proposta nesse sentido para que se faça uma reunião com a presença de todos, e que eu subscrevi, eu só virei a uma reunião futura sobre a questão do metro se até lá houver uma verdadeira articulação entre os SMTUC e o Metro. E, portanto, uma linha de orientação que saia aqui da Câmara nesse sentido. Porque isto era o momento exacto para, de uma vez por todas, se articular com os SMTUC os tais défices de exploração que o Estado poderia pagar. E, portanto, não se está a aproveitar nada disto para estas questões. Portanto, Sr. Presidente do Metro, essa também é uma das questões que eu acho que é fundamental: se em 10-03 se falou nisto, acho que o Sr. Presidente do Metro devia ter tornado pública essa situação de não conseguir fazer as reuniões com os SMTUC. Porque estar à espera que aconteça, sabendo que uma das coisas que foi falada nessa reunião foi isso, também só fica mal ao Metro, não fica mal aos SMTUC só. E portanto isto é fundamental que se aproveite este tempo até à próxima reunião, que se articulem as coisas com os SMTUC”.

Paradoxalmente, por causa da variante da Solum, é um facto que esteve um técnico dos SMTUC na Metro há relativamente pouco tempo, informou o Sr. Prof. Álvaro Seco, clarificando que a presença deste nada teve a ver com as questões estratégicas ora em discussão. A sua visita relacionou-se com os impactos ao nível das infra-estruturas da variante, nomeadamente nesta questão do trólei.

Defendeu, não enquanto Presidente da Metro mas enquanto cidadão de Coimbra, que não faz sentido exigir-se do Governo e do resto do país este investimento se não se assumir que o mesmo implica uma mudança global da política de mobilidade da região. Assim, disse que independentemente das reuniões que o Executivo quiser marcar, a Metro considera já ter prestado ao Executivo Municipal de Coimbra todos os esclarecimentos sobre as variantes, aliás, o projecto estará pronto em Setembro e ficará, depois, sujeito à questão do impacte ambiental. Está, pois, na altura de tomar decisões e de cada um assumir as suas responsabilidades, não justificando essas decisões com os calendários, concluiu, acrescentando que se a Câmara, até meados de Setembro, não tomar uma posição clara e definitiva quanto às variantes, assumirá que esta está a dizer não.

O Sr. Vereador Pina Prata respondeu que “nós ainda não temos, eu ainda não me sinto com os dados todos para tomar uma decisão. Enquanto não tiver aqui por parte da Câmara uma análise de articulação... porque a análise das variantes a gente já tomou uma posição agora esta situação da articulação, isto, com base nesta nota, numa reunião conforme estava aqui a dizer para Setembro com a presença de todos os vereadores para tomar uma decisão de uma vez por todas – e cada um assume no voto a sua responsabilidade. É que efectivamente se faça um esforço desta situação, nomeadamente dos SMTUC com a questão da Metro. Que se aproveite, porque eu acho que isso foi o princípio do radar de confusão que se criou nesta questão das variantes. E, portanto, é neste sentido que eu, se se voltar à situação de uma reunião para decidir com base nos pontos que eu já reflecti em 30-07-07, em 10-03-08, e mais uma vez agora, que a Câmara, que o Eng.º João Rebelo providencie estas questões para articular a questão dos SMTUC com a questão do Metro, porque isto não é depois, é agora que se deve fazer essa articulação para as pessoas decidirem em conformidade”.

O Sr. Vereador Luís Providência disse que lhe parece que o processo, de facto, parou com a questão da variante da Solum, que recorda que foi aprovada em reunião de câmara de 30 de Agosto último e, depois, chumbada a 10 de Março deste ano. Pelo menos é a ideia que tem, que a alteração do traçado foi chumbada, ao que lhe foi respondido estar enganado. Prosseguiu, dizendo não querer que suceda o mesmo com a variante da Av. Fernão de Magalhães: trazer-se à reunião um projecto, que é aprovado pelo Executivo e que, passados uns meses, já é diferente e, por isso, suscita dúvidas.

O Sr. Vereador **Álvaro Seco** confessou que este é, para ele, um dia muito triste. Logo pela manhã, confirmou pelos jornais aquilo que já sabia: que o Sr. Presidente é contra as variantes. E isso, na sua opinião, ficou bem patente no momento em que surgiram os primeiros protestos do Jardim-escola João de Deus. Afirmou que, pela mesma via (jornais), ficou também claro o que pensa o Sr. **Vice-presidente** e, neste ponto, foi interrompido pelo próprio, que disse não ter prestado declarações a nenhum jornal e, como tal, não admitir que se tirem por essa via quaisquer conclusões.

O Sr. Vereador **Álvaro Seco** prosseguiu a sua intervenção dizendo que esta reunião não tem qualquer sentido visto que cada um dos intervenientes parece já ter uma opinião formada. Na sua opinião, esta é uma opção política, diria mesmo partidária, que tem uma forte raiz sociológica. Nesse sentido, entende que a questão tem a ver com “opções de privilegiados de uma determinada zona”, neste caso, da Solum. Foram os protestos de uma escola que fizeram o Sr. Presidente e alguns vereadores mudar de ideias em relação à variante, acusou. Protestos de uma escola que tem sido apoiada por esta Câmara e que tem as melhores condições da cidade, senão mesmo do concelho.

Uma proposta da Metro que todos consideram tecnicamente correcta, que serve mais e melhor a população, que aumenta a sustentabilidade do sistema, que não ocasiona atrasos nas obras, que garante melhorias urbanas em algumas áreas da cidade (Praça 25 de Abril e Beira-rio), cuja não execução das alterações lança dúvidas à continuidade do metro até aos HUC, cujo investimento é da exclusiva responsabilidade da Administração Central, em que ambientalmente todos os prolongamentos são desejáveis, numa altura em que a alternativa aos transportes colectivos movidos a combustíveis fósseis é cada vez mais imperiosa... é inacreditável que uma proposta destas não tenha “pernas para andar. Eu penso que deveríamos abraçar de peito aberto a proposta que nos é feita (...) e que foi aprovada por unanimidade em Agosto de 2007”, defendeu. E disse que os protestos vão continuar e o Executivo não pode arrastar-se de cedência em cedência para com os poderosos “que se refugiam em abaixo-assinados e sabem que têm poder nesta cidade, têm poder de impedir o metro de passar à porta deles e de impedi-lo de, por essa via, ir até aos HUC”.

Concluiu afirmando não perceber as razões do Sr. Presidente para dizer não, já que estas não devem assentar nem nos protestos de parte da população nem nos calendários. Disse ainda que isto é dar razão a quem não quer o metro: há quem apenas deseje a melhoria da linha Serpins-Coimbra B e, por este andar, só isto é que seria garantido que se fizesse.

O Sr. Presidente, teve de se ausentar porque “há outros assuntos muito importantes para tratar na Assembleia Distrital (AD), designadamente melhorar o funcionamento do Aeródromo Bissaya Barreto, que deveria ter muitas outras valências e está à espera de uma decisão da AD há não sei quantos anos para aumentar a pista em 300 metros, o que seria muito bom para combater os fogos florestais aqui em torno da cidade... se foi por isso, ainda lhe dou o bónus da desculpa mas é capaz de não ser, é capaz de ser outro assunto muito mais importante que o Metro Mondego”, criticou.

O Sr. Vereador **Gouveia Monteiro** frisou que, verdadeiramente, e com maior ou menor carga emotiva, a questão nodal desta reunião prende-se com a capacidade da Câmara Municipal de Coimbra fundamentar e justificar, “porque quem recusa também tem de fundamentar”. Nesse sentido, entende que se alguém estiver contra alterações ao traçado do metro que servem melhor a população e apontam para uma maior viabilidade económica do projecto, não pode fazê-lo em nome da articulação com os SMTUC, tem de assumir claramente essa posição, “é preciso dizer por que é que se é politicamente contra e não refugiar-se na necessidade de mais dados, etc.”, acusou, declarando que esta intervenção se devia à proferida anteriormente pelo Sr. Vereador Pina Prata.

O Sr. Vereador **Luís Providência** disse concordar inteiramente com o Sr. Vereador Gouveia Monteiro mas não pode deixar de salientar que há soluções anteriormente aprovadas em determinada altura e que agora estão em discussão, isto é, a escola e os moradores já lá estavam quando a Câmara aprovou a variante, pelo que não aceita de ânimo leve a acusação do Sr. Vereador **Álvaro Seco** relativamente aos “privilegiados da Solum”.

O Sr. Vereador **Pina Prata** disse o seguinte: “eu, como o Vereador Gouveia Monteiro falou, terei que dizer duas coisas: eu não me estou a refugiar em nada, Sr. Vereador, porque uma das coisas que me ensinaram os meus pais é saber dizer sim e não, não é nim. Porque o que está a fazer é a dizer nim, porque veio aqui há uns tempos com umas articulações, SMTUC, coitadinhos que eles vão ficar desempregados, precisam de subsídios do Estado... vem com um paleio desses, é mesmo o termo: com um paleio desses. E agora está a armar-se à situação dos SMTUC. É óbvio que para uma questão de coerência de situações, de decisões desta Câmara – esse é que é o buslís disto –, o Sr. Vereador não venha agora aí com a questão porque a questão de variantes ou de não variantes... as variantes são questionáveis e são postas em termos técnicos, e o que eu fiz quando votei foi numa situação muito simples que não concordo tecnicamente com a solução que é apresentada da variante, porque não satisfaz os requisitos técnicos que tive ocasião de os apresentar. O Sr. leia as questões técnicas que estão aqui associadas, algumas delas respondidas pelo Prof. mas não me foram respondidas na essência porque, se se pensa em situações de verbas de milhares de contos para determinado tipo de situações que aqui estão, que se pense em verbas, em termos de análise técnica, do enterramento da solução para aquela zona. Foi o que eu propus, Sr. Vereador, o Sr. Vereador esquece-se disso. O Sr. não venha aí com a demagogia política que está a fazer, dizer agora dos SMTUC... não, eu votei com base nesse pressuposto, por isso é que eu tive ocasião de dizer há bocado que nesta situação que não é a questão da variante que está em questão. A questão aqui é uma essência de natureza política de as pessoas... estão a meter debaixo do tapetezinho a coisa, porque o Sr. está a dizer isto aqui mas quando tiver que justificar a falência dos SMTUC e quando tiver que justificar que não há dinheiro para os

SMTUC e as pessoas vão todas embora por causa da questão do Metro, depois estou para vê-lo. E por isso é que eu digo que deve haver aqui uma articulação já, clara, de princípios, em relação a isto, porque aqueles tais 300 e tal milhões, sabe o que é que devia haver? Quando o Sr. diz e apresentou aí uma situação para andar aí nos tróleys essa figura degradante de andarem nos tróleys “O Estado deu 4 milhões e não sei quê para Lisboa e aqui não deu nada”... essa figura é degradante, é uma degradação completa em relação a este processo. O que o Sr. devia estar a propor, e é o que eu digo, é que devia estar ali na articulação com os SMTUC, em vez de estarem ali milhões para não sei quê, deviam lá estar os milhões que são necessários para subsidiar os SMTUC para eles atravessarem essa situação que vai acontecer, está a perceber? E é isso que eu não vejo aqui preocupação da Câmara. Vejo é que quando acontecer o problema, quando os SMTUC começarem a ter problemas de viabilização em vez de termos que lá meter 3 ou 4 milhões de euros, vejam o que é que vai acontecer a seguir. E, portanto, o Sr. tenha cuidado com as afirmações que faz porque a vantagem é as actas”.

O Sr. **Vice-presidente**, pedindo desde logo desculpa por se ir repetir mas entendendo que tal é necessário, reafirmou que há projectos que são tão importantes, tão significativos, que só podem merecer a maior atenção e melhor esforço por parte de todos, no sentido da sua concretização. E, “às vezes, nós falhamos nesse aspecto”, confessou. Acrescentou que decisões tão importantes quanto estas não podem ser tomadas com base na suposição mas sim, como disse o Sr. Vereador Gouveia Monteiro, fundamentadas. Entende que todos os vereadores querem o Metro e, portanto, todas as especulações, para além dos factos analisados, são más e prejudiciais: “temos de ser todos muito claros e mostrar-nos muito solidários em relação ao que queremos do projecto”, defendeu.

Relembrou também que, quando a questão se colocou, não estava sequer previsto que a Linha na 1ª fase fosse para além do Parque. Tem sido por via das muitas discussões do projecto e da posição que a Câmara Municipal de Coimbra adoptou por proposta do Sr. Presidente que se tem vindo a atingir um ganho que todos queriam, administração da Metro incluída, mas que não estava garantido à partida, em termos da tutela. E se não estava garantido, em termos de tutela, as muitas discussões e a posição da Câmara Municipal sobre o Metro já foram um ganho. E exemplificou, dizendo que antes não estava clara a questão da electrificação, não estava clara qual a extensão da Linha. O que se tem vindo a conseguir é garantir resposta positiva a uma série de questões que anteriormente não estavam salvaguardadas.

Quanto à articulação Metro/SMTUC, frisou que é matéria que, naturalmente, a todos preocupa e tem sido tratada em vários momentos. Um deles foi a carta endereçada pelo Sr. Presidente à Sr.ª Secretária de Estado dos Transportes, em que se questiona precisamente isso: depois de um primeiro período em que o investimento e a gestão são assegurados por empresas públicas, é necessário saber como será a seguir e que impactos terá. E secundou as palavras do Sr. Prof. Álvaro Seco, quando este afirmou que esta articulação não ocorreu devidamente em Lisboa e no Porto, locais onde ainda hoje é estudada: devemos procurar fazer melhor mas “também não podemos ter a veleidade de considerar que essa é uma questão prévia, porque então ela era prévia desde o início, era prévia há 5 anos, era prévia em 2005 e era prévia agora”, criticou. Nesse sentido, entende que o problema tem de ser tratado politicamente entre a Secretaria de Estado e a Câmara Municipal de Coimbra. E acrescentou que a candidatura ao SUDUE, referida anteriormente, resulta de uma parceria entre a Autarquia, a Metro e os SMTUC e é um projecto que tem como meta exactamente a execução de um conjunto de estudos de procura e de plano de mobilidade global, ou seja, essa articulação começa a ser notória e assumida pelas partes. Naturalmente que, caso não haja financiamento europeu, as partes terão de assumir a execução do projecto de outra forma mas o importante é que ele vai ser feito.

Referiu ainda uma proposta apresentada há poucos minutos e assinada por quatro dos Srs. Vereadores, esclarecendo que a reunião de hoje não é deliberativa, foi solicitada para esclarecimentos e não para qualquer tomada de decisão. Se necessário, predispôs-se a pedir aos SMTUC e à Metro para responderem a mais dúvidas, caso persistam, e também se disponibilizou para redistribuir toda a documentação a quem dela necessite e não a possua. Terminou frisando que, com variantes ou sem elas, com os impactos de uma ou outra escolha, com as opiniões que cada vereador possa ter, o importante é fazer o projecto avançar.

O Sr. Vereador **Luís Vilar** explicou que, há algum tempo atrás, foi solicitado pelos vereadores do Partido Socialista o agendamento de uma reunião sobre o Metro, proposta que ele próprio não subscreveu, por não ter estado presente nessa reunião, mas com a qual concorda inteiramente. E foi nesse sentido que apresentou a proposta que a seguir se transcreve, subscrita por si e pelos Srs. Vereadores Álvaro Seco, Pina Prata e Gouveia Monteiro:

“Considerando que:

1. O transporte público é de importância nuclear para o trânsito e ordenamento para o Município de Coimbra;
2. O Metro Ligeiro é, desde há muitos anos, um investimento exigido por Coimbra como transporte de excelência;
3. Estamos num impasse em relação ao traçado urbano que importa o mais rapidamente dirimir,

Os vereadores abaixo assinados, ao abrigo da Lei das Autarquias Locais, requerem o agendamento deste ponto – Metro Mondego – para uma próxima reunião de Câmara, com a presença de todos os Vereadores, tornando-se público os documentos agora fornecidos pela Administração.”

O Sr. **Presidente** desculpou-se pelo facto de não ter podido participar da totalidade da reunião, pelas razões já evocadas anteriormente, e concordou com o Sr. Vereador Luís Vilar no facto de que esta não é uma sessão deliberativa e, como tal, não será votada qualquer proposta. Disse ainda que esta reunião foi pedida pelos Srs. Vereadores do PS e apenas dois compareceram, o que considera inaceitável. Aliás, já na reunião anterior sobre este assunto os mesmos vereadores que hoje não participam nos trabalhos estiveram ausentes, concluiu.

**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, 18 Agosto de 2008

O Presidente da Câmara Municipal



(Carlos Manuel de Sousa Encarnação)