

ATA
DA
REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA
DA
CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA

Local: Sala das Sessões dos Paços do Município

Data: 09/08/2012

Iniciada às 9H00 e encerrada às 11H00

Aprovada em 10/09/2012 e publicitada através do Edital n.º 120/2012

ORDEM DO DIA

- 1. Metro Mondego – Aprovação dos documentos estratégicos:**
 - a. Metro Mondego – sistema de mobilidade de qualidade versus uma política ativa de ordenamento do território**
 - b. Compromissos Estratégicos entre o Governo e as Câmaras Municipais para uma gestão integrada e otimizada do sistema de transportes da região de Coimbra**

A reunião iniciou-se com a presença de:

Presidente: João Paulo Barbosa de Melo
Vice-Presidente: Maria José Azevedo Santos
Vereadores: José António Pinto Belo
Álvaro Jorge Maia Seco
António Manuel Vilhena
Carlos Manuel Dias Cidade
João Pedro Fernandes Trovão



A reunião foi presidida pelo Dr. João Paulo Barbosa de Melo, Presidente da Câmara Municipal e Secretariada por Ana Paula Albuquerque, Chefe do Gabinete de Apoio aos Órgãos e Serviços Municipais, coadjuvada por Amélia Duarte, Assistente Técnica.

Verificou-se a ausência dos Srs. Vereadores Luís Nuno Ranito da Costa Providência, Maria João Guardado Martins de Castelo-Branco e Francisco José Pina Queirós, tendo o Executivo deliberado justificar a respetiva falta.

O Sr. **Presidente** deu início à reunião, colocando à discussão o ponto constante da Ordem de Trabalhos, conforme estabelecido na reunião ordinária da Câmara Municipal de 6/08/2012.

ORDEM DO DIA

1. **Metro Mondego – Aprovação dos documentos estratégicos:**
 - a. **Metro Mondego – sistema de mobilidade de qualidade versus uma política ativa de ordenamento do território**
 - b. **Compromissos Estratégicos entre o Governo e as Câmaras Municipais para uma gestão integrada e otimizada do sistema de transportes da região de Coimbra**

O Sr. **Vereador Álvaro Maia Seco** perguntou se, relativamente ao documento designado “Compromissos Estratégicos entre o Governo e as Câmaras Municipais para uma gestão integrada e otimizada do sistema de transportes da região de Coimbra” já se iniciaram negociações entre as autarquias e o Governo e se o que hoje se irá aprovar representa a concordância da Câmara Municipal relativamente ao documento.

O Sr. **Vereador Paulo Leitão** esclareceu que este documento é o fruto duma proposta apresentada pela Administração da Metro Mondego em Agosto de 2010 e que agora, no âmbito do grupo de trabalho da Metro, foi solicitado às autarquias envolvidas que se pronunciassem sobre o mesmo e emitissem uma aprovação formal uma vez que ainda não havia sido feito. Posteriormente terá de se enviar o documento do relatório da comissão à tutela, precisamente com base na aprovação do documento por parte das Câmaras Municipais, que se comprometeu em assumir como bom o documento final aprovado.

O Sr. **Vereador Álvaro Maia Seco**, relativamente à proposta de compromisso estratégico, alertou para o facto de que este documento pressupõe a definição das responsabilidades que as diferentes Câmaras Municipais terão de assumir, bem como das obrigações que terão de ser respeitadas pelo governo, designadamente em termos de financiamento. Daí que tenha perguntado, na sua primeira intervenção, se já se existe alguma garantia por parte do Governo de que aceitará o relatório final, para que não se corra o risco de se estar a aprovar um documento que depois não terá consequências. No que diz respeito às responsabilidades concretas que são imputadas à Câmara Municipal de Coimbra, o Sr. Vereador disse que uma das primeiras obrigações constantes do documento diz respeito a uma intervenção ao nível do serviço de transportes, designadamente a reformulação da rede de transportes urbanos de Coimbra, disponibilizados pelos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, numa lógica de complementaridade e integração mútua com a futura rede de metro ligeiro. Ora, neste aspeto, o Sr. Vereador lembrou que esteve, ao longo dos anos, pessoalmente envolvido na tentativa de negociar e planear este aspeto com os responsáveis dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra e nunca obteve reciprocidade nem colaboração para o efeito. Agora, e estando este compromisso plasmado no documento e uma vez que também estão previstas as respetivas calendarizações, tem a esperança que este esforço de integração se consiga concretizar. O mesmo se diga relativamente ao sistema de tarifário e de bilhética onde é desejável a criação dum tarifário integrado. Houve da parte da administração da Metro, em tempo útil, trabalho feito nesse sentido mas, mais uma vez, não houve concordância e empenho com os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra. Outro dos aspetos em que lhe parece particularmente importante que se tenha consciência que o mesmo implica diz respeito à questão da gestão do estacionamento onde se assume que será preparado pela Câmara Municipal de Coimbra um plano de oferta de estacionamento público no centro da cidade de Coimbra, num prazo de 6 meses. Significa isto que se o documento for aprovado hoje o município de Coimbra fica desde já obrigado ao cumprimento desses objetivos que são ambiciosos e estão bem definidos no documento, desde no que concerne ao número do lugar de estacionamento, quer no que diz respeito ao tarifário, quer ainda ao nível da fiscalização. No seu entender, está bem claro neste documento uma nova política na gestão do estacionamento nas áreas centrais da cidade que terá de ser usada como um instrumento fundamental na regulação da procura. Salientou, também, que as regras de financiamento do sistema são uma matéria muito importante e alertou para o facto de que o enquadramento desta questão tem como ponto de partida identificado o ponto C.1.C. do documento que diz claramente que na fase anterior, em que circulavam simultaneamente os comboios e os autocarros dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, o Estado, através da CP e da REFER suportavam cerca de 4 milhões de euros de prejuízo anuais, só que no diz respeito ao ramal da Lousã, e a Câmara Municipal de Coimbra tinha também de prejuízo com os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra 4 milhões de euro, montante que o ano passado já era de cerca de 5 milhões de euros. Com base nestes dados, estabeleceu-se um princípio geral de que o Estado Central, tal como aliás está previsto nas bases de concessão em vigor, é responsável por todo o investimento de base e grandes reparações em infraestruturas fixas e material circulante. Por outro lado, ao nível da assunção dos custos de serviço público, nomeadamente no que concerne à sua subsidiação, estabelece-se que os mesmos deverão ser partilhados entre a Câmara Municipal de Coimbra e o Estado. Considera, por isso, que esta questão deverá ser convenientemente dirimida e negociada com o Governo e, nesse sentido, gostaria de saber se já existe algum desenvolvimento a esse nível. Encontra-se também expresso no documento um compromisso que terá de ser assumido pelas autarquias e que vai no sentido de que estas terão de fazer tudo o que estiver ao seu alcance para introduzir nas

várias componentes do sistema de transporte e de ordenamento do território, pelos quais são responsáveis, as soluções técnicas de racionalidade e otimização que contribuam para melhorar a sustentabilidade socioeconómica do sistema de transportes da região de Coimbra. Espera que este compromisso geral seja, efetivamente, para cumprir e ter em linha de conta e não se esteja a propor a sua aprovação apenas para que conste do documento e depois, na prática, não seja para executar. Disse, ainda, que este conjunto de princípios genéricos têm subjacentes determinados compromissos que estão enumerados de forma muito clara. Assim, relativamente ao financiamento do serviço urbano do Metro Mondego e dos serviços rodoviários urbanos dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, determina-se que a contribuição da Câmara Municipal de Coimbra relativamente aos prejuízos de exploração que venham e existir conjuntos destes serviços, tem o limite máximo de 4 milhões de euros/ano. Ora, uma vez que a lógica desta proposta passava tinha a ver com o facto da autarquia manter o esforço financeiro que já tinha com os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, este valor poderá, eventualmente ser atualizado, uma vez que no último ano a contribuição da Câmara Municipal para com aqueles serviços foi de cerca de 5 milhões de euros. Por seu turno, a tutela assumirá o equivalente ao esforço financeiro que suportava anteriormente com o ramal da Lousã e, se os prejuízos ultrapassarem os 8 milhões de euros, a tutela asseguraria o remanescente. Pensa, ainda, que é importante perceber que o limite máximo absoluto que este projeto poderia alguma vez atingir em termos de custos de exploração anuais seria de 13 milhões de euros, de acordo com os estudos efetuados, e a valores de 2010, evidentemente. Significa, isto, que por muito reduzidas que fossem as receitas o prejuízo nunca ultrapassaria este valor. Contudo, e como as estimativas para a obtenção de receitas se cifrava na ordem dos 8 milhões, o que significa que o prejuízo estimado seria na ordem dos 5 milhões de euros. Salientou, por isso, que é de crucial importância saber se o Estado assume, ou não, estas responsabilidades ao nível da gestão de exploração do sistema. Finalmente, alertou para a calendarização proposta, que tem duas fases distintas, sendo que a primeira dizia respeito à preparação dum plano de ação e estabelecia um prazo de 6 meses a contar a partir da assinatura do acordo, se bem que no seu entender tudo aquilo em que a autarquia não depende de terceiros poderia contar a partir da data da aprovação do documento por parte da Câmara Municipal, isto é a partir de hoje, uma vez que não encontra razões objetivas para que se continue a adiar este projeto. O segundo prazo tem a ver com a implementação das medidas aprovadas e estabelece um período de 18 meses. É ainda proposta no documento a criação da Autoridade Regional de Transportes, proposta que continua a defender, embora agora a nível pessoal, evidentemente, sendo que a solução que considera mais equilibrada e eficiente, com contenção de custos, seria a transformação dos serviços da Metro na Autoridade de Transportes. Pensa que é possível uma entidade deste tipo assumir não apenas a função de regulação, mas também a de explorador do sistema de Metro Ligeiro, designadamente no que concerne à definição dos serviços e do tarifário bem como a fiscalização da operação. Relativamente ao segundo documento que integra esta proposta, denominado “Metro Mondego – sistema de mobilidade de qualidade versus uma política ativa de ordenamento do território”, o Sr. Vereador disse que, muito embora este documento tenha sido feito numa perspetiva de subscrição conjunta do Governo e das três autarquias envolvidas, uma vez mais não encontra nenhuma razão para que a Câmara Municipal de Coimbra não possa, desde já, implementar a parte pela qual é responsável. Na sua opinião, aquilo que se pretende com este compromisso é garantir que são criadas as condições de ordenamento do território compatíveis com um sistema de mobilidade que tem como componente primordial o metro ligeiro de superfície. Considera que nessa matéria assume especial relevo a densificação da procura nas imediações das estações, a concentração de atividades nas zonas particularmente bem servidas pelo sistema de transportes públicos, em geral, e do metro ligeiro em particular, a canalização, tanto quanto possível, das dinâmicas de desenvolvimento imobiliário para as zonas próximas das estações de metro utilizando, nomeadamente, os instrumentos legais que existem para o efeito, como é o caso das unidades de execução. Aliás, já por diversas vezes abordou esta matéria nesta Câmara e gostaria de aproveitar esta oportunidade para voltar a questionar qual o ponto de situação das diferentes unidades de execução previstas, quais as que já estão a ser implementadas e as que estão mais atrasadas. Ainda neste contexto disse que em anexo a este documento estão identificadas as áreas que, à época, foram consideradas com potencial para serem tratadas de forma específica quer ao nível do estudo da sua específica densificação, quer ao nível da criação de mecanismos e de dinâmicas aceleradas de desenvolvimento urbanístico. O Sr. Vereador disse que espera sinceramente que se estes dois documentos forem hoje aprovados originem as devidas consequências e que os processos negociais com a tutela corram bem e que no prazo de algumas semanas o processo fique concluído. Finalmente, o Sr. Vereador referiu que, no que diz respeito às bases de concessão e apesar de na última reunião do Executivo ter defendido que esta matéria poderia não ser votada, tem hoje, depois de se ter lembrado com mais exatidão do conteúdo do documento, uma posição ligeiramente diferente. Assim, disse concordar com o que consta da informação no sentido de que a proposta da revisão das bases de concessão, tal como estava prevista, não ser aplicável no seu todo neste momento. Mas a revisão das bases de concessão não tem apenas o objetivo de enquadrar a intervenção da CP e da REFER, na verdade, as atuais bases de concessão, tal como estão servem para enquadrar as decisões de investimento imediatas, ou seja, não há nenhuma razão para que o Governo não possa tomar a decisão de avançar com o investimento global com base nas atuais base de concessão. Assim, e nesta perspetiva, entende que se devem ter estas bases como referência e que não existe nenhuma razão para se adiar o processo. Por outro lado, o que está definido no documento (ponto C.5) não é compatível com o que está definido nas bases de concessão que estabelecem claramente que após o período de transição as Câmaras Municipais assumem integralmente os eventuais prejuízos exploratórios. Ora isso não é, como já referiu, o que consta da proposta de compromisso e portanto, a acreditar que esta proposta irá ser, ainda que com pequenos ajustes, assumida, as bases de concessão terão de ser revistas, não para efeitos do investimento inicial, que cabe ao Estado, mas sim em função do modelo de exploração. Para além disso, as propostas que estão integradas

neste documento são claramente mais favoráveis que as que estão inscritas nas atuais bases de concessão. Assim, o Sr. Vereador entende que a Câmara Municipal deve pugnar para que no processo de revisão das bases de concessão ou de criação do regulamento que servirá de suporte à Autoridade Regional de Transportes, no caso de extinção da Metro Mondego e ser este o modelo escolhido, o ponto de partida da discussão seja o documento agora em análise e não as bases de concessão. Nesta perspectiva o Sr. Vereador disse que tinha uma proposta de deliberação para apresentar, que passa pela aprovação dos documentos estratégicos “Metro Mondego – sistema de mobilidade de qualidade versus uma política ativa de ordenamento do território” e “Compromissos Estratégicos entre o Governo e as Câmaras Municipais para uma gestão integrada e otimizada do sistema de transportes da região de Coimbra”, com vista à sua assinatura e implementação imediata. No que diz respeito às bases de concessão, o Sr. Vereador apresentou a seguinte proposta de deliberação, cujo texto poderá, no entanto, ser melhorado se for caso disso:

“Considerar que as atuais Bases de Concessão são adequadas para enquadrar decisões e assunções de responsabilidade do Governo para aprovar e financiar os investimentos no SMM e para que a MM possa proceder ao lançamento dos relevantes concursos para construção das infraestruturas fixas e aquisição de equipamentos fixos e móveis.

No entanto, de modo a que várias das opções/ soluções definidas nos “Compromissos Estratégicos entre Governo e Câmaras Municipais” possam ser completamente concretizadas, nomeadamente ao nível da exploração e financiamento do Sistema de Transportes da Região de Coimbra, dever-se-á em tempo útil proceder a uma revisão das Bases de Concessão da Metro Mondego, SA, parecendo natural que tal seja feito em paralelo com o processo de criação da futura Autoridade de Transportes da Região de Coimbra.

Para este efeito dever-se-á nas questões relevantes, usar-se como referência o articulado da proposta de revisão das Bases de Concessão em análise.”

Ainda antes de terminar, o Sr. Vereador disse que gostaria que fossem assumidos compromissos formais relativamente a algumas áreas. Assim, e no que concerne à Autoridade de Transportes da Região de Coimbra, gostaria de saber o que é que este Executivo pretende fazer com vista à sua materialização no menor prazo de tempo possível; relativamente à reformulação/otimização da política de estacionamento para a cidade pretende saber o que é que está previsto fazer e quais os timings; ao nível da otimização das condições atuais de funcionamento do serviço de transportes coletivos rodoviários, nomeadamente no que tem a ver com as condições de funcionamento da infraestrutura de modo a melhorar a respetiva operação, perguntou o que é que está previsto; questionou, ainda, o que é que se planeia fazer, e com que calendarização, no que diz respeito às denominadas unidades de execução, no sentido de acelerar e dinamizar os processos de ordenamento do território nas zonas que vão ficar servidas pelo Metro. Todas estas questões estavam já previstas neste documento que foi apresentado à Câmara Municipal de Coimbra já há 2 anos e que, no seu entender, muito pouco foi feito de facto. Até porque, assegurou, as medidas que têm a ver com o ordenamento do território terão impacto real num prazo de 10 anos e, nessa medida, já 2 anos foram perdidos. São estas as principais razões, afirmou, pelas quais gostaria de saber se existe, ou não, um verdadeiro compromisso da Câmara Municipal, independentemente dos desenvolvimentos coordenados ao nível dos restantes parceiros, para avançar, desde já, com este processo. Finalmente, o Sr. Vereador disse que assume neste processo uma importância especial o modelo de transportes que se pretende implementar. Neste contexto, lembrou que a Metro Mondego fez um investimento muito forte, com a criação duma matriz de origem de destinos e com um levantamento dos padrões de mobilidades nas regiões envolventes a Coimbra e também na cidade, e fez, também, um grande investimento no desenvolvimento dum programa, denominado modelo integrado de transportes, que tem um software do mais avançado que existe em Portugal nesta área e cuja utilidade total depende dum processo final de validação, que ficou suspenso há cerca de 1 anos, e que custa cerca de 50/60 mil euros. Assim, pensa que seria importante que a autarquia se empenhasse diretamente nesta questão uma vez que, no seu entender, o recetor natural deste programa para utilização a médio prazo será a Autoridade de Transportes pelo que, a autarquia, enquanto elemento central da futura autoridade, terá todo o interesse em que tal venha a acontecer e a Metro Mondego possa concluir este processo.

O Sr. **Vereador Carlos Cidade** considera estar na presença dum documento que para ser materializável depende da vontade e do empenho não só das autarquias intervenientes no processo mas também do Governo. É, no seu, entender, um documento estratégico não só no que se refere à mobilidade mas também relativamente ao planeamento do território pelo que entende que existem questões essenciais que, no âmbito do município de Coimbra e tendo em conta a perspectiva futura relativamente a estas matérias, merecem ser bem ponderadas. Isto porque, disse, encontra algumas falhas neste documento que não consegue perceber, como é o caso da deslocalização das instalações dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra que nunca é referida no processo. Por outro lado, se o documento pretende ser um compromisso entre o Governo e as Câmaras Municipais, não entende que as questões atinentes aos edifícios do canal da baixa não sejam mencionados no documento nem se aluda a uma daquelas que tem sido uma exigência da Câmara Municipal de Coimbra de que os mesmos passem para a posse da Sociedade de Reabilitação Urbana. Disse, ainda, que gostaria que existisse uma informação, devidamente fundamentada, relativamente à posição dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra sobre esta proposta. Considera que isso seria fundamental, na medida em que são conhecidas as posições anteriormente assumidas pelo antigo Presidente da Câmara Municipal de Coimbra, que atualmente preside a referida comissão, quer pelo Presidente do Conselho de Administração dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, já que encontra algumas contradições relativamente

ao documento em análise. Pensa, também, que os operadores rodoviários privados não foram suficientemente envolvidos nestas questões, e considera que seria importante que tivesse uma participação mais ativa neste processo. Finalmente, disse que gostaria de ser esclarecido relativamente a algumas questões, como é o caso de se prever que a Câmara Municipal venha a exigir de 75% dos transportes rodoviários. Admite que tenha de ser assim, mas gostaria de ver esta percentagem devidamente justificada, só que no processo não encontra nenhuma argumentação nesse sentido. Detetou, ainda, algumas aparentes contradições que pretende ver esclarecidas. Assim, o documento estabelece que o sistema de bilhética possa ser obrigatoriamente, e salientou obrigatoriamente, integrado com a CP e outros operadores para, num outro local, afirmar que deve haver uma efetiva integração. Parece-lhe, pois, que estes dois articulados não estão em perfeita coerência um com o outro e o mesmo se passa noutras questões. Existe, também, uma situação que o preocupa, designadamente do ponto de vista social, pelo que pensa que seria importante tentar encontrar algum equilíbrio entre o inevitável agravamento de tarifários e a manutenção, na medida do possível, do tarifário relativo aos parques de estacionamento na tentativa de minimizar ao máximo quer os prejuízos decorrentes da exploração, quer o agravamento do tarifário do ponto de vista social. Evidentemente que considera importante a aprovação desta proposta por parte da Câmara Municipal de Coimbra, apesar de tardiamente, mas gostaria que as dúvidas que colocou fossem devidamente esclarecidas. Finalmente, e relativamente à questão da autoridade rodoviária, o Sr. Vereador disse que ficou com a ideia de que essa entidade fica restrita aos 3 municípios o que, na sua opinião, não será benéfico já que esta entidade deveria conseguir proporcionar a resolução de problemas que há muito estão por resolver relativamente à mobilidade intermunicípios. Admite, contudo, que possa ter feito uma leitura errada da proposta e que a autoridade tenha um âmbito mais abrangente.

O Sr. **Vereador Paulo Leitão** informou que, relativamente às questões relacionadas com os estudos urbanísticos e às unidades de execução, após a apresentação à Câmara Municipal deste documento iniciaram-se, desde logo, trabalhos conjuntos entre os serviços municipais e a Sociedade Metro Mondego, pelo que não é verdade que nada tenha sido feito relativamente a estas matérias, disponibilizando-se, desde já, a enviar a quem pretenda, todo o trabalho produzido neste âmbito. É também neste sentido, que tem vindo a ser desenvolvidas algumas medidas no âmbito da gestão e organização do estacionamento, como é o caso da recente atualização das tarifas do estacionamento e da criação de mais 3 zonas, com tarifas distintas e que virá brevemente à Câmara Municipal para discussão e aprovação. É também intenção da autarquia, como já teve a oportunidade de referir em reuniões anteriores, colocar parquímetros na alta da cidade, junto à Universidade. Disse, ainda, que assumiria o compromisso de, ainda no decurso deste ano, implementar novas faixas “bus”, dando cumprimento a intenções já há muito manifestadas por este Executivo. Informou, ainda, que a Divisão de Mobilidade se encontra a estudar a possibilidade de concessionar a fiscalização do estacionamento a uma entidade privada, processo que, caso se mostre técnica e financeiramente viável, será objeto de abertura de um concurso por parte da Câmara Municipal. Finalmente, e relativamente à proposta de deliberação apresentada pelo Sr. Vereador Álvaro Maia Seco, disse nada ter a opor.

O Sr. **Vereador António Vilhena** disse que ficou algo surpreendido com a revelação do Sr. Vereador Paulo Leitão relativamente ao estudo que está a ser feito com vista à concessão da fiscalização do estacionamento da cidade a uma empresa privada. Há, contudo, aqui uma questão que o inquieta e que não consegue compreender, até porque, ainda na última reunião do Executivo, teve a oportunidade de felicitar o novo comandante da Polícia Municipal, corporação que todos esperam que cumpra a sua missão dignamente. Ora, uma das competências da Polícia Municipal é precisamente a regulação e fiscalização do trânsito. Não entende, portanto, como é que isto se coaduna com o estudo que está a ser desenvolvido.

O Sr. **Vereador Paulo Leitão** disse ter informado o Executivo daquilo que estava a ser feito numa lógica de seriedade e transparência e, evidentemente, que quando os estudos estiverem concluídos serão presentes ao Executivo de modo a serem avaliados e discutidos. Para concluir disse ao Sr. Vereador António Vilhena que o futuro líder do Partido Socialista tem, no município que preside, polícia municipal e uma entidade que fiscaliza o estacionamento.

O Sr. **Vereador António Vilhena** disse desconhecer quem será o futuro líder do seu Partido e gostaria que o Sr. Vereador Paulo Leitão precisasse essa afirmação.

O Sr. **Presidente** disse que ao votar estes documentos todos deverão ter consciência que, no fundo, os mesmos representam uma base negocial que os três municípios entenderam colocar à consideração do Governo, pelo que só depois de assumidos e assinados por todos terão validade. Assim, a razão fundamental para que os mesmos tenham sido submetidos a esta reunião do Executivo é para dar um sinal que esta proposta é consensual e, dessa forma, não protelar, por mais tempo, uma decisão sobre esta matéria. Informou, também, face às diversas questões que foram colocadas relativamente aos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, que aqueles serviços estão representados no grupo de trabalho onde, naturalmente, têm dado o seu contributo e estão perfeitamente conscientes das propostas hoje apresentadas e daquilo que as mesmas representam. No que diz respeito à Autoridade de Transportes, o Sr. Presidente disse que tem precisamente a mesma opinião do Sr. Vereador Carlos Cidade de que a mesma não pode estar confinada apenas aos três municípios em causa, devendo o seu âmbito ser mais alargado, com um caráter sub-regional, não estando, no entanto, ainda bem definida qual a área geográfica que irá abarcar. Finalmente, o Sr.

Presidente confessou que uma das primeiras intenções do grupo de trabalho foi precisamente a de rever e renegociar as bases de concessão. Contudo, e depois de alguma reflexão, entendeu-se que essa poderia não ser uma boa opção na medida em que implicaria iniciar um processo legislativo para o efeito, o que se traduziria num processo muito longo. Evidentemente que é um processo que não está fechado e que é também o entendimento do grupo de trabalho que importa rever as bases de concessão apenas se entendeu não ser este o momento oportuno.

O Sr. **Vereador Carlos Cidade** lembrou que na sua intervenção inicial colocou três questões que considera pertinente e que até ao momento ainda não obteve resposta. Disse, ainda, na sequência da resposta do Sr. Presidente que pode concluir que para este Executivo a deslocalização dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra não assume um papel de relevo apesar dos serviços ser parte importante no futuro desta estratégia.

O Sr. **Presidente** disse que este documento é alheio a essa questão e assim deve continuar, não significando isso nem a maior nem a menor importância que a Câmara Municipal possa atribuir a essa matéria.

Assim, o Executivo deliberou:

Deliberação nº 5601/2012 (9/08/2012):

- **Aprovar os documentos estratégicos, com as anteriores salvaguardas, “Gestão integrada e otimizada do sistema de transportes da região de Coimbra” e “Sistema de mobilidade de qualidade versus uma política ativa de ordenamento do território”, com vista à sua implementação imediata;**
- **Considerar que as atuais Bases de Concessão são adequadas para enquadrar decisões e assunção de responsabilidade do Governo para aprovar e financiar os investimentos no SMM e para que a MM possa proceder ao lançamento dos relevantes concursos para construção das infraestruturas fixas e aquisição de equipamentos fixos e moveis;**
- **Proceder oportunamente a uma revisão das Bases de Concessão da Metro Mondego, SA, parecendo natural que tal seja feito em paralelo com o processo de criação da futura Autoridade de Transportes da Região de Coimbra, de modo a que várias das opções/ soluções definidas nos “Compromissos Estratégicos entre Governo e Câmaras Municipais” possam ser completamente concretizadas, nomeadamente ao nível da exploração e financiamento do Sistema de Transportes da Região de Coimbra, devendo, para o efeito, usar-se como referência nas questões relevantes o articulado da proposta de revisão das Bases de Concessão em análise.**

Deliberação tomada por unanimidade e em minuta.

O Sr. **Vereador Carlos Cidade** salientou a importância desta reunião e do facto dos documentos serem disponibilizados atempadamente o que permite uma discussão interessante sobre os temas.

O Sr. **Presidente** disse que foi precisamente por essa razão que todos concordaram em realizar esta reunião extraordinária.

E sendo onze horas o Sr. **Presidente** declarou encerrada a reunião da qual se lavrou a presente ata que foi aprovada na reunião do dia 10/09/2012 e assinada pelo Sr. Presidente e por Ana Paula Albuquerque, Chefe do Gabinete de Apoio aos Órgãos e Serviços Municipais.
